



NRW.URBAN
Partner für Land und Stadt



GÜTERSLOH FLUGPLATZ

Bestandserfassung und -einschätzung, Definition einer Grobstruktur

im Auftrag des

Ministeriums für Bauen, Wohnen
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



KONVERSION NRW 2012

FLUGPLATZ GÜTERSLOH

Bestandserfassung und -einschätzung, Definition einer Grobstruktur

Im Auftrag des

Ministeriums für Bauen, Wohnen,
Stadtentwicklung und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Bearbeitet von:



NRW.URBAN GmbH & Co. KG
Karl-Harr-Straße 5
44263 Dortmund
Tel. 0231 4341-0
Fax. 0231 4341-325

Dortmund, 26. Februar 2013

INHALTSVERZEICHNIS

INHALT

1.	Kurzdarstellung der Ergebnisse und weiteres Vorgehen	6
2.	Auftrag	15
3.	Rahmenbedingungen der Konversion des Flugplatzgeländes	18
3.1	Stadt Gütersloh.....	18
3.2	Flugplatz.....	20
3.3	Landesplanung	21
3.4	Regionalplanung.....	21
3.5	FNP	21
3.6	Räumung des Flugplatzgeländes durch die Briten.....	22
3.7	Entwidmung des Flugplatzgeländes als militärischer und ziviler Flughafen	22
3.8	Formelles Verfahren der Entwidmung und rechtliche Aspekte der Zwischennutzung	24
3.9	Rechtliche Aspekte der Zwischennutzung	26
3.10	Rechtliche Sonderaspekte des „militärischen Wohnens“.....	28
3.11	Bewertung der gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten der Nachbarflächen.....	29
4.	Ausgangssituation.....	32
4.1	Perspektivenwerkstätten 2011	32
4.2	Werkstattgespräch "Neue Gewerbeflächen für Gütersloh" (Juli 2012).....	35
5.	Ersteinschätzung Freiraum und Artenschutz.....	38
6.	Ersteinschätzung des Gebäudebestandes.....	45
6.1	Ortsbegehungen – Inaugenscheinnahme	45
6.2	Bestandsaufnahme und Bewertung.....	45
6.3	Ersteinschätzung der Altlastensituation	57
7.	Qualifizierung von Nutzungsvorstellungen	60
7.1	Konkretisierung von Nutzungsarten.....	60
7.2	Gewerbe	60
7.3	Wohnen	61
7.4	Natur und Landschaft.....	62
7.5	Regenerative Energien	62
7.6	Landwirtschaft.....	64
7.7	Freizeit, Sport und Erholung.....	65
7.8	Resumée – Qualifizierung von Nutzungsarten.....	65

8.	Entwicklung einer räumlichen Grobstruktur.....	68
8.1	Naturraum.....	68
8.2	Gewerblich-Industrielle Nutzung.....	69
8.3	Freizeit und Erholung.....	72
9.	Abstimmungsprozesse.....	75
9.1	Kontinuierliche Abstimmungen mit der Stadt Gütersloh.....	75
9.2	Abstimmung mit Nachbarkommunen.....	75
9.3	Weitere Abstimmungsprozesse.....	76
10.	Bürgerbeteiligung.....	78
11.	Förderung und Finanzierung.....	85
12.	Anhang.....	87
12.1	Quellenverzeichnis.....	87
12.2	Anlagenverzeichnis.....	87
13.	Anlagen	

1 KURZDARSTELLUNG DER ERGEBNISSE UND WEITERES VORGEHEN

1. KURZDARSTELLUNG DER ERGEBNISSE UND WEITERES VORGEHEN

Gemäß den von der britischen Regierung im Oktober 2010 bekannt gegebenen Plänen zum kompletten Abzug ihrer Truppen aus Deutschland werden auch die Princess Royal Barracks in Gütersloh bis spätestens 2020 von den britischen Truppen geräumt sein. Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt seit 2010 die betroffenen Städte und Gemeinden; das Landesunternehmen NRW.URBAN hilft den Kommunen in Form von Perspektivenwerkstätten, städtebaulichen Erstplanungen und Projektmanagement in einem Konversionsprozess, der nicht nur den kommunalen Entwicklungszielen genüge tut, sondern auch die Interessen der Nachbarkommunen, das regionale Entwicklungsinteresse sowie die wirtschaftliche Machbarkeit im Auge hat.

Im Sommer 2012 erhielt NRW.URBAN vom Land Nordrhein-Westfalen den Auftrag, die in der 2011 durchgeführten Perspektivenwerkstatt einvernehmlich formulierten Entwicklungsziele in einem ersten räumlichen Grobkonzept zu konkretisieren und strittige Positionen durch Vertiefung der fachlichen Auseinandersetzung einander näher zu bringen. Zur Verfeinerung der Kenntnisse über den Standort wurde NRW.URBAN damit beauftragt, die Bestände an Gebäuden und technischen Anlagen auf dem britischen Militärgelände zu katalogisieren und durch eine erste Inaugenscheinnahme Bewertungen zur Bauweise und Erhaltungsqualität abzugeben. Ein zusätzlicher Arbeitsbaustein des Auftrages war die Unterstützung der Stadt Gütersloh bei ihren ersten Schritten zur Einbeziehung der Öffentlichkeit in den Zielfindungsprozess der Konversion.

Grundlagen und Bestandserfassung

Für die Royal Air Force hatte der Flugplatz Gütersloh eine strategische Bedeutung; entsprechend ausgelegt waren die Länge der Landebahn sowie die gesamte technische Ausrüstung der Anlage. Der Anschluss an die NATO Pipeline Münster/Hessisch Oldendorf ermöglichte die Versorgung mit unterschiedlichen Brenn- und Treibstoffen für den Betrieb des Flugplatzes. Das Flughafengelände hat einen Gleisanschluss an die private Teutoburger-Wald-Eisenbahn (TWE) und damit eine indirekte Anbindung an das europäische Fernstreckennetz. Der Standort verfügt über 7 Flugzeughallen, zahlreiche Anlagen zur Deponierung von Waffen, Treibstoffen und Ersatzteilen, zahlreiche Gebäude zur Unterbringung von Militärpersonal sowie die entsprechende soziale Infrastruktur. Zum Teil sind die Gebäude noch von der deutschen Luftwaffe gebaut worden, wurden inzwischen jedoch von den britischen Streitkräften mehrfach modernisiert.

Alle beweglichen Teile der Flugplatzinfrastruktur wurden mit der Aufgabe des Flugplatzes durch die Royal Air Force (RAF) im Jahre 1993 an ihren neuen Standort nach Laarbruch (Niederrhein) gebracht. Der heutige Flugbetrieb beschränkt sich auf 6 Westland-Lynx-Hubschrauber der britischen Armee, die 1993 das Areal von der RAF übernommen hatte.

Bestandssituation: Gebäude und Anlagen

Die Gesamtanlage macht insgesamt einen gepflegten Eindruck und wird laufend der Instandsetzung unterzogen. Die Abwasserentsorgung erfolgt über Ende der 90-er Jahre angelegte Anschlussleitungen an das öffentliche Kanalnetz. Das Trinkwasser wird aus eigenen Brunnen gewonnen.

Die Gebäude wurden nach einem Ampelsystem von NRW.URBAN auf ihren baulichen Zustand hin bewertet. Nur wenige Gebäude sind auf Grund ihres schlechten baulichen Zustands abrisssreif; der Großteil fällt in die „gelbe Kategorie“, das bedeutet, dass eine Weiternutzung unter kostenrelevanten Investitionen insbesondere bei der energetischen Verbesserung (Heizsystem, Fenster, Fassaden) möglich, aber nicht unbedingt wirtschaftlich ist. Unter den Gebäuden mit gutem Erhaltungszustand sind insbesondere die in diesem Jahrtausend neu errichteten Wohngebäude entlang der Hauptachse zu erwähnen. Darüber hinaus wurde Ende der 90-er Jahre eine neue Fahrzeughalle errichtet, die der Wartung der Hubschrauber dient.

Die für einen Militärflugplatz typischen Shelter-Anlagen sowie die besonders geschützten Depotanlagen für Treibstoff und Munition befinden sich im Süd- und Westteil des Standortes. Die Start- und Landebahn wurde bis zum Jahr 2003 militärisch und privat genutzt. Die durch ausgebliebene Instandhaltungsarbeiten entstandenen Schäden an der Landebahn und den angrenzenden Rollflächen sind unübersehbar.

Besondere räumliche und städtebauliche Strukturen

Innerhalb des intensiver genutzten Bereiches entlang der Marienfelder Straße weisen zwei Teilbereiche eine besondere städtebauliche und freiräumliche Qualität auf: Die Hauptzufahrt zum Flugplatz süd-westlich des Sportplatzgeländes und die östlich an das Casino anschließende parkähnliche Struktur.

Die Hauptzufahrt zum Flugplatz ist als dreiseitig durch dreigeschossige Gebäude geschlossene Platzanlage bereits in den 30-er Jahren des vorigen Jahrhunderts gebaut worden. Sie vermittelt eine eindrucksvolle und kennzeichnende Eingangssituation, die auch für zivile Nutzungen des Geländes einen städtebaulich wichtigen Gestaltungsbaustein liefern kann.

Die parkähnliche Anlage östlich des Casinos im süd-östlichen Teil des Flugplatzgeländes bezieht ihre besondere räumliche Qualität aus dem harmonischen Zusammenwirken von parkähnlichen Freiraumstrukturen mit locker eingestreuten ein- und zweigeschossigen Gebäuden.

Landschaft und Biotope

Über 220 ha des rd. 360 ha großen Geländes werden von dem ehemaligen Flugfeld eingenommen, das sich heute als Offenlandbereich mit eingestreutem Strauchwerk und Gebüsch darstellt. Die besonderen lockeren Bodenstrukturen, eine flugplatztypische Pflege des Offenlandbereiches und die seit vielen Jahren ungestörte Entwicklung haben dazu geführt, dass eine Vielzahl von planungsrelevanten Tier- und Pflanzenarten dort Entwicklungsmöglichkeiten fanden. Die Hochwertigkeit der Landschafts- und Biotopstrukturen ergänzt die Auenlandschaft der südlich am Gelände vorbeifließenden Ems. Für das Flugplatzgelände steht eine Biotopkartierung noch aus,

einzelne Beobachtungen lassen aber auf das Vorkommen geschützter Arten schließen. Eine Biotopkartierung ist vom LANUV für 2013 vorgesehen.

Die räumliche Großstruktur

Planungsgrundlagen

Das im Jahr 2011 durchgeführte Verfahren der Perspektivenwerkstatt unter Beteiligung der Stadt Gütersloh, des Kreises ebenso wie der Bezirksregierung, der Streitkräfte und des Eigentümers sowie anderer für die Konversion relevante Interessensträger hat Grundzüge der künftigen zivilen Nutzung des Flugplatzes formuliert. Übereinstimmend waren die Ziele festgelegt worden,

- künftig große und zusammenhängende Natur- und Landschaftsräume entstehen zu lassen,
- keine dauerhafte Wohnnutzung zuzulassen,
- eine gewerbliche Folgenutzung zu ermöglichen,
- den Standort für regenerative Energieerzeugung vorzusehen und
- natur- und landschaftsverträgliche Sondernutzungen wie Landwirtschaft und extensive Freizeitnutzungen zu berücksichtigen.

Der Rat der Stadt Gütersloh folgte dem in der Perspektivenwerkstatt vereinbarten Zielkonzept und legte dieses in seiner Februarsitzung 2012 als Grundlage der weiteren konzeptionellen Entwicklung fest.

Kontrovers war in der Perspektivenwerkstatt insbesondere die Frage einer zivilen Flugplatznutzung nach Ende der militärischen Nutzung erörtert worden. Offen blieb auch, in welchen Größenordnungen, Zeitabläufen und Nutzungsarten eine gewerbliche bzw. industrielle Folgenutzung möglich ist vor dem Hintergrund, dass der Standort sich im Außenbereich befindet und nicht über optimale Straßenanbindungen an das Autobahnnetz verfügt.

Die Flugplatznutzung mit den entsprechenden Schutzzonen gem. dem Landesentwicklungsplan IV bringt erhebliche Einschränkungen für die Stadtentwicklung mit sich. Ein Verzicht der britischen Streitkräfte auf die Nutzung des Areals als Flugplatz hat erst dann Auswirkungen auf die Nutzbarkeit der Schutzzonen, wenn das Bundesverteidigungsministerium seinerseits den Bedarfsverzicht erklärt und damit dem zivilen Planungsrecht die Geltung eröffnet. Ein Ende November von NRW.URBAN moderiertes Behördengespräch ergab zu dieser Frage eine weitgehend abschließende Klärung: Eine Genehmigung der zuständigen Luftverkehrsbehörde erstreckt sich auf einen zivilen Flugbetrieb, der an das Vorhandensein des militärischen Flugplatz geknüpft ist. Eine militärische Entwidmung des Flugplatzes lässt die Genehmigung des zivilen Flugbetrieb erlöschen. Darüber hinaus wird das in Erarbeitung befindliche Luftverkehrskonzept nach Aussagen des MBWSV keinen zusätzlichen Regionalflughafen vorsehen.

Unstrittig ist nach übereinstimmender Expertenmeinung der große Finanzaufwand, der zur Wiedereinrichtung eines zivilen Flugbetriebes mit der entsprechenden technischen Anlage und Sicherheitsvorkehrungen zu treffen wäre.

Die Frage eines möglichen Gewerbepotenzials auf dem Flugplatzgelände hat für die Stadt Gütersloh dadurch eine besondere Aktualität, dass der von der Regionalplanung anerkannte Mangel an mittelfristig entwickelbarer Gewerbefläche akut ist. Vor dem Hintergrund der 2013 anstehenden Neufassung des Regionalplans für den Bezirk Detmold hatte die Regionalplanungsbehörde NRW.URBAN mit der Durchführung einer Werkstatt zur Erörterung der gewerblichen Entwicklungsperspektiven für Gütersloh im Zusammenhang mit der Konversion des britischen Flugplatzes beauftragt.

Die Ergebnisse dieser im Juni 2012 durchgeführten Werkstatt beinhalten die folgenden Kernaussagen:

- Eine kurzfristig zu realisierende Gewerbeausweisung muss im Umfeld des Flugplatzes als Teil einer umfassenden Entwicklungslösung für den Flugplatz dargestellt werden;
- die Konversion des Flugplatzes ist für die Regionalplanung nur dann darstellbar, wenn dort eine interkommunale Lösung umgesetzt wird;
- der Bahnanschluss ist ein wesentliches Element für die Darstellung eines gewerblichen Entwicklungsbereiches;
- eine zusätzliche Schnellstraßenverbindung von einer künftigen interkommunalen Gewerbefläche zur A 33 bzw. A 2 ist vor dem Hintergrund der zu kreuzenden Naturräume nicht vorstellbar.

Die Inhalte des Grobkonzepts

Für die zukünftige zivile Nachnutzung des Flugplatzgeländes sieht das Grobkonzept drei Nutzungsschwerpunkte vor:

1. Das gesamte Freiraumgelände im Süden und Westen des Areals einschl. der Flugzeugshelter und der Depotanlagen im Süden (rd. 225 ha) werden als Naturraum erhalten und weiter entwickelt. Die aus massivem Beton errichteten Shelter können dabei verfüllt oder abgedeckt werden; ein Abriss ist aus Kostengründen nicht sinnvoll. Für die Depotgebäude und Munitionsbunker im Süden der Anlage sind Abriss- oder Überdeckungsmaßnahmen zu prüfen. Die vorhandenen Straßen und Wege können durch geeignete Maßnahmen renaturiert werden bzw. zur Renaturierung vorbereitet werden (Perforierung) und bieten damit ein großflächiges Ausgleichspotenzial.
2. Eine zukünftige gewerbliche oder industrielle Nutzfläche ergibt sich zwischen der Fahrzeug- bzw. Hubschrauberhalle im Westen bis zur Einfahrt der TWE in das Gelände. Dieser Bereich orientiert sich an den bereits heute versiegelten bzw. überbauten Zentralanlagen des Flugplatzes. Es handelt sich dabei eine Gesamtfläche von rd. 78 ha.

3. Ebenfalls entlang der Marienfelder Straße, jedoch östlich der TWE-Einfahrt bieten sich Nutzungsmöglichkeiten für eine Landschafts- und naturverträgliche Freizeitnutzung auf einer Fläche von rd. 38 ha.

Interne Strukturen des Grobkonzepts

Erschließung

Die heute vorhandenen Straßeneinfahrten eignen sich auch für eine zivile Nachnutzung und sollten beibehalten werden, wobei gegebenenfalls die Anschlüsse an die Marienfelder Straße zu optimieren sind. Eine eventuell notwendige dritte Zufahrt wäre im Einmündungsbereich Oester (Süd) möglich. Die vorhandene Hauptachse in Nord-West – Süd-Ost-Richtung ist gut ausgebaut und in einem guten Erhaltungszustand. Die durch diese Hauptachse mögliche interne Zonierung eines Gewerbe- und Industriegebietes legt es nahe, diese Achse für die zivile Nachnutzung beizubehalten. Vergleichbares gilt für den TWE-Gleisanschluss. Ihre Lage und ihr Zustand bilden ein gutes strukturelles Potenzial für die Entwicklung der süd-westlich gelegenen Gewerbe- und Industriebereiche.

Interne Struktur des Gewerbe- und Industriebereiches

Durch die Lage der Haupteerschließungsachse ergibt sich zwischen dieser Achse und der Marienfelder Straße ein gewerblicher Nutzungsbereich, der eine Tiefe von rd. 120 Metern aufweist und damit Betrieben mit einer Betriebsfläche von 1 – 3 ha ideale Ansiedlungsmöglichkeiten bietet. Denkbar ist auch eine Erschließung mit Stichstraßen, so dass eine hofartige Nutzungsstruktur denkbar ist. Die bestehende Bebauung stammt aus den 30-er Jahren und ist trotz zwischenzeitlich erfolgter Modernisierungsmaßnahmen nicht auf dem aktuellen technischen und energetischen Stand. Wegen der exponierten Lage dieses Ansiedlungsbereiches mit Sichtwirkung zur Marienfelder Straße und zur Hauptachse sollte eine stringente städtebauliche Qualitätssicherung eine positive Außenwirkung unterstützen.

Zwischen der internen Hauptachse und dem TWE-Gleis öffnet sich ein rd. 40m tiefer Grundstücksstreifen, auf dem in den vergangenen Jahren neue Unterkuftsgebäude für das militärische Personal errichtet wurden. Grundstückszuschnitt und die Perspektive möglicher Umnutzungen der Unterkuftsgebäude für Büros weisen auf die Möglichkeit, in diesem Bereich Büro- und Servicenutzungen anzusiedeln.

Süd-westlich des TWE-Gleises sowie im westlichen Teil der vorgesehenen Gewerbe-/Industriezone erstreckt sich ein Areal mit möglichen Grundstückstiefen von bis zu 350 Metern. Bei der dadurch möglichen Ansiedlung von großflächigen Gewerbe- und Industriebetrieben muss dafür Sorge getragen werden, dass eine optische Beeinträchtigung des anschließenden Freiraumbereiches vermieden wird.

Freizeitnutzung

Das süd-östlich der Bahnzufahrt sich erstreckende Areal entlang der Marienfelder Straße mit einer Größe von ca. 38 ha umfasst den östlichen Endpunkt der Start- und Landebahn sowie eine parkähnliche Struktur im Umfeld des Casinos. Wenngleich die dort befindlichen Gebäude von nicht besonders guter Qualität sind, so sind die von ihnen gebildeten Raumstrukturen auf jeden Fall erhaltenswert, zumal die parkähnlichen Grünanlagen einen hochwertigen Eindruck vermitteln und einen guten Übergang von baulicher Nutzung zum umgebenden Freiraum herstellen.

Erzeugung regenerativer Energien

Die Größe der vorhandenen Freiräume sowie die ausgedehnte Fläche der Start- und Landebahn (rd. 40 ha) legt es nahe, die Eignung des Flugplatzgeländes für die Erzeugung regenerativer Energien in Betracht zu ziehen. Eine Nutzung der Start- und Landebahn für die Errichtung von Fotovoltaikanlagen ist durchaus möglich, ihre Wirtschaftlichkeit muss jedoch vor dem Hintergrund des Marktgeschehens weiter beobachtet werden.

Das Flugplatzgelände ist von zahlreichen Einzelhöfen und Streusiedlungen umgeben, deren Schutzabstände bis auf das Flugplatzgelände hineinreichen. Ein wesentlicher Arbeitsschwerpunkt bei der Verfeinerung wird sein, die Vereinbarkeit von Windkraftanlagen (WKA) mit den Belangen des Arten- und Landschaftsschutzes zu untersuchen. Eine Eignung der Fläche bezüglich Windhäufigkeit und Windstärke steht vor dem Hintergrund der heute üblichen hochrotorigen Anlagen (Gesamthöhen bis zu 200 m) außer Frage.

Wohnstandort „Familienhäuser“ nördlich Marienfelder Straße

Die Gütersloher Stadtentwicklungsplanung sieht für den Bereich des Flugplatzes und seines Umfeldes keine neuen Wohnstandorte vor. Es muss jedoch davon ausgegangen werden, dass einer zivilen Nachnutzung dieser kleinen Siedlung Bestandsschutz gewährt werden muss, da sie sich nicht innerhalb des Kasernenareals befindet und auch nicht über eine eigene Gebietsabspernung verfügt. Ein weiterer Ausbau dieser Siedlung ist jedoch auszuschließen.

Gewerbeflächenentwicklung im östlichen Anschluss an den Flugplatz

Im östlichen Anschluss an das Flugplatzgelände befinden sich im Eigentum der BlmA z.Z. landwirtschaftlich genutzte Flächen, die potenziell kurzfristig für eine Gewerbeflächenentwicklung zur Verfügung stehen könnten. Diese Flächen befinden sich jedoch zu großen Teilen innerhalb der Sicherheitszonen im Zusammenhang mit der fliegerischen Nutzung. Außerhalb dieser Sicherheitszonen liegende Teilflächen würden eine zu aufwändige Erschließung von der Marienfelder Straße aus erfordern mit der Konsequenz einer unwirtschaftlichen Entwicklung. Die Stadt Gütersloh muss also davon ausgehen, dass diese Flächen für die Dauer des Bestehens von Flugrechten nicht für eine gewerbliche Entwicklung zur Verfügung stehen; der akut bestehende Gewerbeflächenmangel kann hier also nicht abgedeckt werden.

Öffentlichkeitsarbeit- und Beteiligung

Im September 2012 startete die Stadt Gütersloh in Zusammenarbeit mit dem Bremer Büro BPW Baumgart und Partner die Beteiligung der Öffentlichkeit in Form eines Werkstattverfahrens. Für dieses Verfahren lieferte NRW.URBAN den Input aus den letztjährigen Perspektivenwerkstätten und arbeitete in der Vorbereitungsphase an der Konzeptionierung des Verfahrens mit. In den 4 Werkstatttrunden wirkten VertreterInnen von NRW.URBAN als teilnehmende Beobachter mit. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurden dem erarbeiteten Grobkonzept gegenübergestellt. Als Ergebnis dieses Teilprozesses kann festgehalten werden, dass die formulierten Wünsche und Anregungen aus der Gütersloher Bürgerschaft überwiegend mit dem in der Perspektivenwerkstatt erarbeiteten Zielkonzept konform gehen. Vereinzelt geäußerte Wünsche nach Wohnraum widersprechen den Zielen der Gütersloher Stadtentwicklungsplanung und können entsprechend nicht berücksichtigt werden.

Weiteres Vorgehen

Der im November 2012 vom britischen Befehlshaber der BFG, Generalmajor Paul Henderson, in Aussicht gestellte mögliche Teilabzug einzelner Einheiten erhöht den Handlungsdruck, aber auch das Chancenpotential für die Stadt Gütersloh. Diese neue Entwicklung ist zum Anlass zu nehmen, das erarbeitete Grobkonzept bruchlos weiter zu bearbeiten und zeitlich gestaffelte Umsetzungsabschnitte zu definieren.

Für das kommende Jahr ergeben sich dabei die folgenden Aufgaben:

- Klärung eines möglichen Branchen- und Marktprofils eines regionalen Gewerbe- bzw. Industriegebiets;
- Klärung der Rahmenbedingungen eines britischen Teilabzugs und Konsequenzen für die Aufgabe von Teilflächen;
- Prüfung von Lösungen einer siedlungs- und landschaftsverträglichen Verkehrserschließung;
- Erstuntersuchungen von auf dem Gelände lebenden Arten von Flora und Fauna;
- Abschätzung der Verträglichkeit insbesondere von Windkraft- und Photovoltaikanlagen mit den Belangen des Artenschutzes;
- Profilierung eines möglichen Freizeit- und Erholungsareals.

Zur Sicherung der Entscheidungs- und Steuerungsfähigkeit der Stadt Gütersloh wird ein Prozessmanagement erforderlich, das die Abstimmungs- und Entscheidungsvorgänge transparent gestaltet, die Zielverfolgung überprüft und den Informationsfluss nach innen und außen sichert.

Zu den Aufgaben des Prozessmanagements gehören:

- die Abstimmung der Konzepte und Planungen mit der Regional- und Landesplanung;
- erste Schritte einer auf regionale Zusammenarbeit gestützten Gewerbeflächenentwicklung;
- die Einrichtung einer Projektgruppe Stadt – Eigentümer (ggf. unter Hinzuziehung der BFG) u.a. mit der Aufgabe, eine Kooperationsvereinbarung abzuschließen;

- die Einrichtung von Fachgruppen z.B für „Altlasten“, „Regenerative Energien“ oder „Natur und Landschaft“, um die komplexen Entscheidungs-, Abstimmungs- und Informationsstrukturen operationalisiert in die Projektstruktur zu integrieren;
- Begleitung der Verhandlung zwischen der Stadt Gütersloh und BImA über die Inhalte einer Konversionsvereinbarung. Ziel einer Konversionsvereinbarung ist es, die städtebaulichen und strukturpolitischen Vorstellungen der Kommune sowie die Verwertungsinteressen der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) in Einklang zu bringen und die Verteilung von Kosten der Entwicklung festzulegen. Weiterhin sollten zentrale „Spielregeln“ fixiert werden, die den notwendigen Abstimmungsprozess einvernehmlich festlegen.

Ein zeitlich gestaffelter, möglicherweise auch kurzfristig anstehender Abzug von Teilen der BFG macht es erforderlich, die Konsequenzen auf Freizüge von militärisch belegtem Wohnraum und die möglichen Auswirkungen auf den Gütersloher Wohnungsmarkt zu untersuchen.

Im ersten Schritt sollten für das kommende Jahr Untersuchungen des von den BFG belegten Wohnungsbestandes vorgenommen werden.

Relevante Fragestellungen dazu sind:

- Anzahl, Lage, Zuschnitt und Baujahr der Wohneinheiten,
- Eigentumsverhältnisse;
- Erstbewertung des Zustands der Gebäude (Modernisierungsgrad, Ausstattung), insbesondere auch unter energetischen Gesichtspunkten,
- Qualität des Wohnumfeldes, städtebauliche Einordnung und räumliche Integration in infrastrukturelle Gefüge der Stadt,
- denkmalpflegerische Aspekte.

2 AUFTRAG

2. AUFTRAG

Inhalte des Auftrags an NRW.URBAN GmbH & Co. KG

Um die Unterstützung des Konversionsprozess seitens des Landes weiterzuführen, hat das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) des Landes Nordrhein-Westfalen NRW.URBAN im Sommer 2012 beauftragt, auf der Grundlage der Ergebnisse aus den Perspektivenwerkstätten 2011 eine räumlichen Grobstruktur für das Flugplatzgelände zu entwickeln. Während zu dem Standort der Nachrichtenkasernen im Rahmen des Werkstattverfahrens die grundsätzliche Eignung für eine integrierte innerstädtischen Entwicklung festgestellt wurde, besteht für das Flugplatzgelände noch erheblicher Klärungsbedarf über rechtliche, funktionale und strukturelle Rahmenbedingungen der zivilen Nachnutzung.

Zur Profilbildung des Standortes und zur Vorbereitung einer zivilen Nachnutzung wurden folgende Bausteine bearbeitet:

Rahmenbedingungen der Konversion

- Ermittlung von Einzelheiten der Räumung des Areals durch die Briten,
- Verfahren der militärischen Entwidmung und Prüfung der Zwischennutzungsoptionen,
- Einschätzung der gewerblichen Entwicklungspotentiale in Nachbarschaft des Flugplatzes,
- Erhebung des Gebäudebestandes, Nutzung und Zustand, Kartierung der Bestände.

Ersteinschätzung Freiraum und Naturschutz

Das Gelände weist eine Vielzahl ökologisch hochwertiger Strukturen auf. Um die bereits bekannten Informationen von Fachbehörden zu verdichten und zu bewerten sind weitere Arbeitsschritte notwendig:

- Sichtung und Analyse der zur Verfügung stehenden Bestandsunterlagen, örtliche Inaugenscheinnahme der Bereiche Grün und Landschaft,
- Expertengespräche.

Das Ergebnis beinhaltet eine Ersteinschätzung hinsichtlich der Aspekte Freiraumentwicklung, Biotopverbund und Artenschutz.

Qualifizierung von Nutzungsvorstellungen

Die Ergebnisse und Zielvorstellungen aus den Perspektivenwerkstätten wurden im Hinblick auf eine Differenzierung und Konkretisierung von Nutzungsarten und gegenseitiger Verträglichkeiten hin untersucht.

Konkretisierung möglicher Nutzungseinschränkungen

Bei einem Projekt dieser Größenordnung sind Konsequenzen für die räumlichen und funktionalen Strukturen der Region zu erwarten. Eine erste Abstimmung der entwickelten Grobstruktur auf Landes-

und Regionalebene und der gewerblichen Entwicklungsabsicht mit den Nachbarkommunen erfolgte daher in Form von Expertengesprächen und eines Behördentermins zu den Flugrechten unter Beteiligung der Stadt, der Regionalplanungsbehörde, der Luftverkehrsaufsichtsbehörde, des MBWSV NRW, der britischen Streitkräfte und der Wehrbereichsverwaltung.

Entwicklung einer räumlichen Grobstruktur

Auf der Grundlage der in den Perspektivenwerkstätten erarbeiteten Nutzungskorridoren und der durchgeführten Bestandserfassung und -einschätzung wurde eine räumliche Grobstruktur erarbeitet. Dabei ist eine Aufteilung und Abgrenzung des Areals hinsichtlich der Differenzierung von Siedlungsbereichen und Freiraum/Natur vorgenommen, nach Nutzungselementen differenziert und Nutzungszonen dargestellt worden. Zur schrittweisen Entwicklung wurden Vorschläge zur Bildung eigenständiger Teilabschnitte formuliert.

Mitwirkung bei der Bürgerbeteiligung

Die Stadt Gütersloh hat parallel zur Erarbeitung der Grobstruktur ein Bürgerbeteiligungsverfahren durch das Fachbüro Baumgart und Partner, Bremen durchführen lassen. NRW.URBAN wirkte in der Vorbereitungsphase an der inhaltlichen Konzeptionierung des Verfahrens mit und war während der Veranstaltung teilnehmender Beobachter. Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wurden dem erarbeiteten Grobkonzept gegenübergestellt (s. Abschnitt 10).

3 RAHMENBEDINGUNGEN DER KONVERSION DES FLUGPLATZGELÄNDES

3. RAHMENBEDINGUNGEN DER KONVERSION DES FLUGPLATZGELÄNDES

3.1 STADT GÜTERSLOH

Die Stadt Gütersloh ist dem Kreis Gütersloh mit 13 Gemeinden und insgesamt rd. 355.000 Einwohnern im Regierungsbezirk Detmold zugeordnet. Das Mittelzentrum ist mit rd. 95.000 Einwohnern, gefolgt von Rheda-Wiedenbrück (rd. 46.000 Einwohner) die einwohnerreichste Stadt im eher ländlich geprägten und flächenmäßig großen Kreis und gehört zu den großen kreisangehörigen Städten in Nordrhein-Westfalen .



Abbildung: Kreis Gütersloh

Das Kreisgebiet grenzt an das Oberzentrum Bielefeld, an die Kreise Herford, Lippe, Paderborn, Soest, Warendorf sowie den Landkreis Osnabrück an.

Gütersloh ist Teil des Wirtschaftsraum Ostwestfalen-Lippe und gilt als einer der wirtschaftsstarken Standorte Nordrhein-Westfalens. Pro Einwohner werden im Durchschnitt 805,50 € gemeindliche Steuern eingenommen - ein Wert, der - bezogen auf die Bundesrepublik - im oberen Drittel liegt. Die Arbeitslosenquote betrug im Oktober 2011 4,2 % und lag damit deutlich unter dem nordrhein-westfälischen Landesdurchschnitt von 7,6 %.

Gütersloh ist eine Pendlerstadt mit einem deutlichen Einpendlerüberschuss. Dieses stützt sich auf die großen bekannten Konzerne Miele und Bertelsmann, aber auch auf zahlreiche mittelständische

Betriebe im verarbeitenden und Dienstleistungsgewerbe. Starke Ein- und Auspendlerbewegungen mit den umliegenden Gemeinden und dem Oberzentrum Bielefeld machen die Verflechtungen deutlich.

Die Bevölkerungsentwicklung des Kreises Gütersloh und der Stadt Gütersloh wird nach den vorliegenden Prognosen (z.B. Bertelsmannstiftung) positiver verlaufen als im restlichen Nordrhein-Westfalen: bis 2025 ist mit einem Bevölkerungswachstum um 0,1 bis 0,4 % zu rechnen. Der demografische Alterungsprozess geht jedoch auch an Gütersloh nicht vorbei: Güterslohs geringes Wachstum wird lediglich durch Zuzüge begründet.

Überregional angebunden ist die Stadt Gütersloh über die Bundesautobahn A2 sowie mittelbar über die A33 (nach Netzschluß der A 33 zukünftig auch an die A 30) und das Schienenverkehrsnetz mit der IC-Verbindung der Köln-Mindener-Eisenbahnlinie. Damit ist eine Vernetzung mit den Zentren Paderborn, Osnabrück und Herford im regionalem Umfeld sowie mit dem Ruhrgebiet und der Regionen Hannover und Berlin gewährleistet.

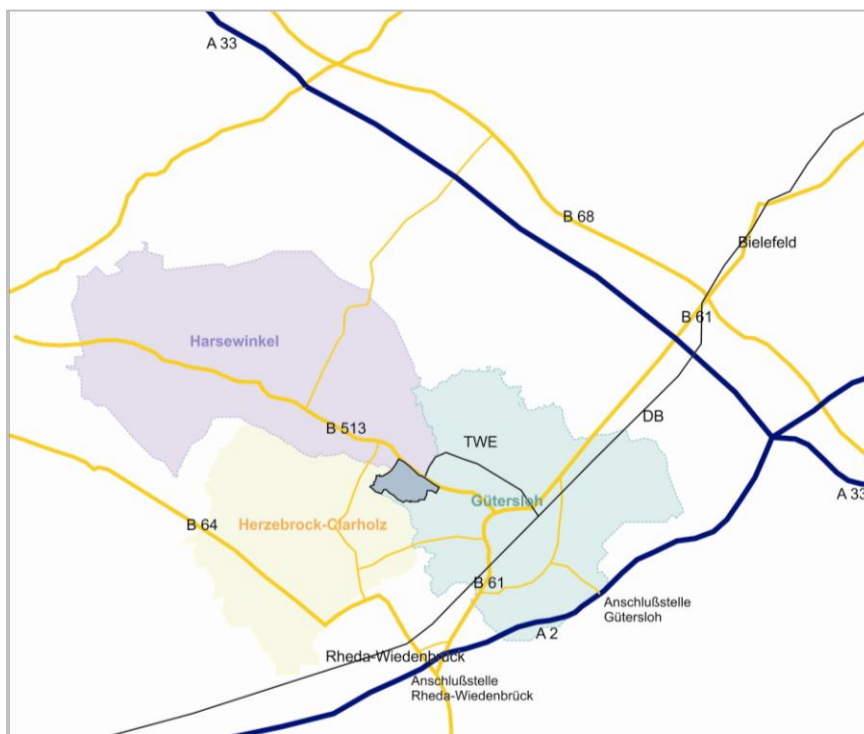


Abbildung: Verkehrsanbindung

Die Siedlungsstruktur der Stadt Gütersloh stellt sich als kompakter Siedlungskörper mit der verdichteten Innenstadt dar, die von landwirtschaftlich geprägten Flächen umgeben ist. Etwa ein Drittel des Stadtgebietes besteht aus Siedlungsfläche. Die Siedlungsentwicklung orientierte sich in den letzten Jahren im Wesentlichen auf den östlichen und südöstlichen Teil des Stadtgebietes.

3.2 FLUGPLATZ

Der Flugplatz der Princess Royal Barracks befindet sich am ländlich geprägten westlichen Rand des Stadtgebietes und grenzt an die Gemeinden Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz.



Abbildung: Lage Flugplatz

Das Gelände des Flugplatzes umfasst eine Fläche von ca. 340 ha und nimmt damit etwa 3% des Stadtgebietes ein.

Er wird durch die nördlich verlaufende Marienfelder Straße (B513) erschlossen und erstreckt sich bis zur Ems. Mit dem Schienenstrang der TWE-Stecke verfügt das Gelände über einen Gleisanschluss, der allerdings nicht mehr genutzt wird.

Die räumliche Lage des Flugplatzgeländes bedingt, dass dieser im Siedlungsgefüge der Stadt Gütersloh kaum wahrnehmbar ist, wodurch der planungsrechtliche Tatbestand des Außenbereichs nach § 35 BauGB begründet ist. Seine isolierte Lage ist durch die militärische Flugbetriebsnutzung und den damit einzuhaltenden Lärmschutzzonen und Bebauungsbeschränkungen bedingt.

Der Flugplatz wurde 1937 für die deutsche Luftwaffe errichtet und ging nach 1945 in amerikanische, später in britische Nutzung über. Seit der Räumung des Geländes durch die Royal Air Force 1993 wird

der Flugplatz von der British Army als Kasernenstandort zu Logistikzwecken genutzt. Militärischer Flugbetrieb mit Flugzeugen findet seither nicht mehr statt, da die British Army nur über Hubschraubereinheiten verfügt.

3.3 LANDESPLANUNG

Im Landesentwicklungsplan (LEP) "Schutz vor Fluglärm" wird das Plangebiet als Militär- und Zivilflugplatz dargestellt. Damit ergibt sich die landesplanerische Notwendigkeit, weiterhin den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm durch Planungsbeschränkungen zu sichern. Aus diesem Grund sind Lärmschutzzonen im LEP erforderlich, die in der Regional- und Bauleitplanung zu berücksichtigen sind. Während die Lärmschutzzone A größtenteils auf dem Flugplatzgelände selbst liegt, gehen die Lärmschutzzonen B und C darüber hinaus.

Der Flugplatz ist seit ca. 10 Jahren nicht mehr im NATO-Inventar enthalten. Im Luftverkehrskonzept des Landes NRW ist der Flugplatz nicht als eigenständiger Bestandteil, sondern nur nachrichtlich, weil militärisch genutzt, dargestellt. Aus Sicht des Landes, so war im Behördentermin am 22.11.2012 zu erfahren, ergibt sich kein Nachnutzungsinteresse am Flugplatz in Gütersloh. Sowohl der LEP als auch das Luftverkehrskonzept sollen zeitnah fortgeschrieben werden.

3.4 REGIONALPLANUNG

Im Regionalplan, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld, von 2004 ist der Flugplatz Gütersloh als "Flughafen/-platz für den zivilen Luftverkehr" und als "Militärflughafen" dargestellt. Der westliche an die Ems grenzende Teilbereich ist als "Überschwemmungsbereich" gekennzeichnet. Entlang der Ems grenzt der Flugplatz an einen "Bereich zum Schutz der Natur". Südlich der Ems schließt sich großräumig die Freiraumfunktion "Gewässer- und Grundwasserschutz" an. Desweiteren befinden sich im Umfeld des Flugplatz "Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche", die größtenteils überlagert sind mit der Freiraumfunktion "Schutz der Landschaft und der landschaftorientierten Erholung".

Bei der Fortschreibung des Regionalplans soll die regionale Bedeutung der Konversion des Flugplatz mit Bezugnahme auf den ebenfalls in Bearbeitung befindlichen Landesentwicklungsplan 2025 ihren Niederschlag finden.

3.5 FNP

Der FNP der Stadt Gütersloh stellt das Flugplatzgelände als "Sonderbaufläche" mit der Zweckbestimmung "Kaserne" und "Flugplatz" dar. Die nördlich der Marienfelder Straße liegende Siedlung an der Zeppelin-/Parsevalstraße ist in die Darstellung der Sonderbaufläche miteinbezogen.

Die Sonderbauflächen grenzen an Flächen für die Landwirtschaft; an der Ems und weiteren Bachläufen in der Umgebung ist dies überlagert mit der Darstellung für Bachniederungen. Entlang der Ems ist weiterhin ein Überschwemmungsgebiet dargestellt. Die Bauschutzbereiche und ein Naturdenkmal (Dünenhügel) südöstlich des Flugplatzgeländes sind nachrichtlich übernommen.

3.6 RÄUMUNG DES FLUGPLATZGELÄNDES DURCH DIE BRITEN

Seit der britische Premierminister Cameron im Oktober 2010 verkündet hatte, die Hälfte des in Deutschland stationierten Personals bis 2015 und den Rest bis 2020 abzuziehen, hat es erstmals im Juli 2012 erste konkrete Aussagen auch zu dem Standort Gütersloh gegeben. Danach wird das 1st und 2nd Logistic Support Regiment Gütersloh im April 2015 bzw. im Oktober 2014 verlassen. Zusätzlich wird das 1.Regiment Army Air Corps im Oktober 2015 abgezogen. Darüber hinaus konnte noch nicht gesagt werden, wann die einzelnen Einheiten Deutschland verlassen werden. Zu Beginn des Jahres 2013 soll das Heer eine Stationierungsschätzung abschließen, so dass dann weitere Einzelheiten bekannt werden könnten. Das angestrebte Ziel für den Abzug der britischen Truppen bleibt unverändert das Jahr 2020, wobei die Geschwindigkeit des Truppenabzugs von der Verfügbarkeit geeigneter Immobilien in Großbritannien abhängt.

Im November 2012 hat Generalmajor Henderson (BFG) sowohl gegenüber Ministerpräsidentin Frau Kraft als auch gegenüber Frau Bürgermeisterin Unger erklärt, dass die BFG zwecks Unterstützung der in OWL betroffenen Kommunen Flexibilität zeigen wolle und ggf. bereit sei, Teilareale freizugeben. Dieser Gesichtspunkt wurde daher bei der Erarbeitung des Grobkonzeptes bzw. bei der räumlichen Bauabschnittsbildung berücksichtigt. D.h., dass die Briten jetzt noch keine Angaben über die von ihnen frühzeitiger zu erübrigenden Flächen machen können, die Bauabschnittsbildung aber die sinnvollen Teilabschnitte dafür auf dem Flugplatzgelände definiert.

3.7 ENTWIDMUNG DES FLUGPLATZGELÄNDES ALS MILITÄRISCHER UND ZIVILER FLUGHAFEN

Der 1937 für die deutsche Luftwaffe errichtete Flugplatz ging nach dem 2. Weltkrieg zunächst in amerikanische, später in britische Nutzung über. Seit Aufgabe der Nutzung durch die Royal Air Force 1993 und des Status als „sleeping airbase“ der NATO 2004 wird der Flugplatz von den Briten nur noch für Hubschrauberflüge militärisch benutzt.

Um die gegenwärtige Rechts- und Vertragslage sowie die Rahmenbedingungen für die Aufgabe bzw. Weiternutzung des Flugplatzes sowohl für den militärischen als auch den zivilen Luftverkehr im Rahmen unseres Auftrages soweit wie möglich zu klären, hat am 22.11.2012 ein Behördentermin mit Vertretern der BFG, der Bundeswehr, des MBWSV, der Bezirksregierungen Münster und Detmold, des Kreises Gütersloh, der Flughafengesellschaft, der Stadt Gütersloh mit Gesprächsleitung durch NRW.URBAN stattgefunden.

Von 1993 bis 2003 wurde durch die Flughafen Gütersloh GmbH, deren Gesellschafter die Kreisgemeinden und die regionale Wirtschaft sind, der Flugplatz für zivilen Geschäftsreiseverkehr mitbenutzt. Diese Nutzung beruhte einerseits auf einem Vertrag mit der BFG bzw. der Bundeswehr und andererseits auf einer öffentlich rechtlichen Genehmigung der Bezirksregierung Münster als ziviler Luftfahrtbehörde. Während der Vertrag von den Briten gekündigt wurde, weil die Aufrechterhaltung bzw. Ertüchtigung der für den Flugbetrieb notwendigen organisatorischen und technischen Infrastruktur ab 2003 nicht mehr gewährleistet wurde, besteht die öffentlich rechtliche Genehmigung fort, da sie als eigenständiger Verwaltungsakt keine auflösende Wirkung hat.

Diese Genehmigung beinhaltet, dass Flugzeuge mit einem Gewicht von max. 20 Tonnen zugelassen sind. Die Betriebszeit ist auf Montag bis Freitag 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr beschränkt. Außerdem dürfen maximal 3.500 Flugbewegungen pro Jahr durchgeführt werden.

Da die Möglichkeit der Mitbenutzung des militärischen Flugplatzes Voraussetzung für die Erteilung der zivilen Genehmigung war, endet diese bei Aufgabe der militärischen Nutzung.

Die Bundeswehr hat erklärt, dass sie nach jetzigem Kenntnisstand kein eigenes Interesse hat, den Flugplatz nach Abzug der Briten weiter zu nutzen. Daher müsste die Flughafengesellschaft ein neues Genehmigungsverfahren nach LuftVG starten. Diese hat in dem eingangs erwähnten Termin erklärt, darauf hinwirken zu wollen, den Flugplatz auch im künftigen, zur Zeit in der Überarbeitung befindlichen Luftverkehrskonzept des Landes NRW zu erhalten und diese Option nicht ohne Not aufzugeben.

Da die Klarstellung des rechtlichen Status des Flugplatzes aber zu dem Ergebnis kommt, dass eine eigenständige Genehmigungssituation für einen zivilen Flugplatz Gütersloh nicht existiert und der Rat der Stadt Gütersloh in einem einstimmigen Beschluss aus März 2012 eine weitere zivile Nutzung abgelehnt hat und darüber hinaus keine neuen Flughafenprojekte in der zu überarbeitenden Luftverkehrskonzeption vorgesehen sind, wird für die Erstellung des Grobkonzeptes von einer **endgültigen Einstellung des Flughafenbetriebes in Gütersloh spätestens 2020** ausgegangen.

Für die Nutzung des Flughafens für Hubschrauberflüge durch die BFG ist die Aufrechterhaltung der bestehenden Bauschutzbereiche nicht notwendig. Allerdings bleiben nach Aussage der Wehrbereichsverwaltung West alle Schutzbereiche bestehen, solange der militärische Flugplatzstatus nicht aufgehoben ist.

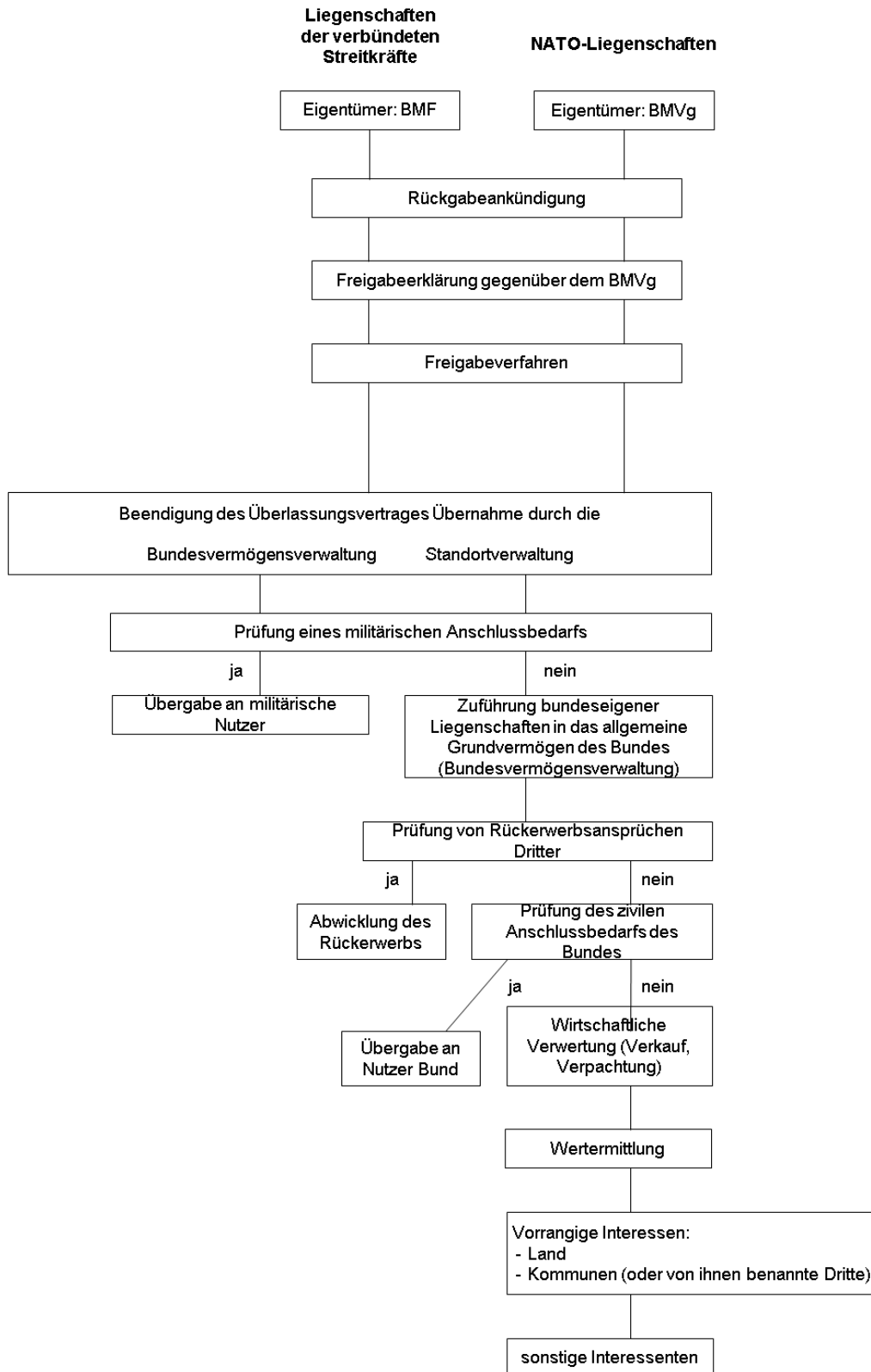
Zur Herstellung einer möglichst frühzeitigen Planungssicherheit für eine Konversionslösung ist daher zunächst zu klären, ob die getätigten Erklärungen der britischen Regierung bzw. der BFG die BIMA als Eigentümer in den Stand versetzen, beim Bundesverteidigungsministerium einen Antrag auf militärische Entwidmung zu stellen. Anfang 2013 soll eine Verständigung mit der BIMA über ein sinnvolles Vorgehen bei der frühzeitigen militärischen Entwidmung angestrebt werden. Beim Flugplatz Gütersloh geht es vor allem darum, die Bauschutzbereiche möglichst frühzeitig aufzuheben. Im Rahmen der im nächsten Kapitel vorgenommenen Bewertung der gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten der Nachbarflächen des Flugplatzes im Hinblick auf eine kurz- bis mittelfristige

Gewerbeentwicklung wurden die Bauschutzbereiche in ihrer derzeitigen Gültigkeit berücksichtigt, bei der Erarbeitung des Grobkonzepts hingegen nicht mehr.

3.8 FORMELLES VERFAHREN DER ENTWIDMUNG UND RECHTLICHE ASPEKTE DER ZWISCHENNUTZUNG

Nach Ankündigung der alliierten Streitkräfte (hier: der Briten), die Liegenschaft aufzugeben, prüft zunächst der Bund, ob weitere vertragliche Verpflichtungen der NATO gegenüber bestehen und / oder eine militärische Folgenutzung infrage kommt. Diese Prüfung wird i.d.R. durch eine Anfrage der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) in Gang gesetzt. Ist dies nicht der Fall, geht nach Aufgabebekräftigung durch das Bundesverteidigungsministerium die Fläche in Bundesvermögen über. Die Landes- und Kommunalbehörden sind frühzeitig über die Freigabe zu informieren. Die BImA, die die Liegenschaften verwaltet, prüft dann, ob Rückerwerbsansprüche früherer Eigentümer bestehen. Bei Verneinung und nach erfolgter Räumung der Liegenschaft kann die Fläche entwidmet werden. Nach Entwidmung geht die Planungshoheit wieder vollumfänglich auf die Kommune über. Die planungsrechtlichen Verfahren können bereits vor Endwidmung beginnen, die rechtskräftige Planreife im Sinne des § 33 BauGB sowie bindende Ratsbeschlüsse für einen Bebauungsplan können erst nach Entwidmung eintreten bzw. gefasst werden. Das Eigentum an der Liegenschaft geht jedoch nicht auf die Kommune über, sondern sie verbleibt im Eigentum des Bundes, unter der Verwaltung durch die BImA. Gem. § 63 Abs. 3 der Bundeshaushaltsordnung darf die BImA Liegenschaften nur zum vollen Wert veräußern. Der volle Wert entspricht dem Verkehrs- bzw. Marktwert. Die Wertfindung zieht sich durch den gesamten Planungsprozess. Die Planungsvorstellungen der Kommune, formal gestützt auf ihre Planungshoheit einerseits sowie die wirtschaftlichen Eigentümerinteressen der BImA andererseits, stehen sich möglicherweise konträr gegenüber. Trotz vermeintlich gegensätzlicher Interessen sollten beide Parteien versuchen, ein für beide Seiten tragbares Nutzungskonzept auf den Weg zu bringen. Dies ist am ehesten umzusetzen – wie bereits beschrieben – durch eine Konversionsvereinbarung und der Einrichtung eines Lenkungsorganes bzw. einer Projektgruppe mit gleichrangiger Besetzung und Entscheidungskompetenz.

Schema Entwidmung militärisch genutzter Liegenschaften:



3.9 RECHTLICHE ASPEKTE DER ZWISCHENNUTZUNG

Die Konversion ehemaliger militärischer Areale zu zivilen Zwecken ist in der Regel geprägt durch lange Entwicklungszeiten. Komplexe Prozesse der Verständigung über Nutzungsziele, Sanierungs- und Abrissverfahren, Planungsrecht und wirtschaftliche Perspektiven machen temporäre Zwischennutzungen vor allem dann attraktiv, wenn lang andauernde Leerstände drohen. Für die Eigentümerin BlmA sind Zwischennutzungen aus wirtschaftlicher Sicht sehr interessant; für Kommunen sind sie ein Instrument zur Vermeidung von Vandalismus und drohendem Imageverlust ganzer Quartiere, für einzelne Betriebe können sie eine günstige Unterbringung bedeuten. Grundsätzlich besteht bei einer zivilen Zwischennutzung von militärisch gewidmeten Flächen oder Gebäuden ein kommunaler Handlungsbedarf. Die nach § 37 BauGB von den Vorschriften des BauGB befreiten Flächen („bauliche Maßnahmen des Bundes und der Länder“) müssen ihrer Zweckbestimmung entsprechend genutzt werden, in diesem Fall militärisch. Eine zivile Zwischennutzung muss durch eine Genehmigung der Nutzungsänderung von der Kommune legalisiert werden. Dies ist auch der Fall, wenn die Art der zivilen Nutzung der militärischen Nutzung sehr ähnlich ist, wie z.B. bei der Nachnutzung eines Kleiderdepots durch eine Spedition.

Aktuell wie auch in der Vergangenheit gibt es immer wieder Fälle, in denen die militärischen Standortverwaltungen oder die Eigentümerin BlmA zivile Nutzungen zuließ, ohne eine Nutzungsänderungsgenehmigung einzuholen. Abgesehen davon, dass die Eigentümerin verpflichtet ist, Grundstücke und Gebäude, die nach dem § 37 BauGB zweckbestimmt sind, nur für solche Zwecke zu überlassen, entsteht durch diesen Vorgang kein Bestandsschutz, der nach Beendigung der militärischen Nutzung andauert. Auch wenn die Kommune Kenntnis von der nicht genehmigten Nutzungsänderung hatte und diese nicht genehmigte Nutzung über einen längeren Zeitraum andauerte, entsteht dadurch kein Anspruch des Eigentümers auf nachträgliche Genehmigung im Sinne eines Bestandsschutzes. Dieser sogenannte aktive Bestandsschutz ist seit den Urteilen des BVerwG, Urteil vom 12. 3. 1998 - 4 C 10–97 (Schleswig) in NJW 1998, 3136 und BVerwG, Urteil vom 27. 8. 1998 - 4 C 5–98 (München) in NVwZ 1999, 523 nicht mehr existent.

Auszüge:

"Außerhalb der gesetzlichen Regelungen gibt es keinen Anspruch auf Zulassung eines Vorhabens aus eigentumsrechtlichem Bestandsschutz..."

" Erfüllt die bauliche Erweiterung und teilweise Änderung der Nutzung einer Anlage ... den Vorhabenbegriff des § 29 BauGB, so darf die erforderliche Baugenehmigung nur erteilt werden, wenn alle tatbestandlichen Voraussetzungen des § 34 I oder II BauGB erfüllt sind. Für eine - erleichterte - Zulässigkeit des Vorhabens unter dem Gesichtspunkt des Bestandsschutzes ist kein Raum."

Die Kommune ist bei der Verhinderung von unerwünschten zivilen Zwischennutzungen auf Militärf Flächen, die bereits von den Streitkräften geräumt sind oder deren Schließung bekannt ist, auf der sicheren Seite, wenn sie frühzeitig ein Bebauungsplanverfahren in Gang setzt. Die dabei in Gang gesetzten Verfahrensvorschriften zur Zulässigkeit von Vorhaben gem. § 29 BauGB erlauben es,

Zwischennutzungen oder vorzeitig vorgenommene Nutzungsvorhaben im Sinne der künftigen Festsetzungen zu genehmigen.

In einzelnen Fällen haben Kommunen Nutzungsänderungen genehmigt, ohne dass sich ein Bebauungsplan in Aufstellung befindet und ohne Vorstellungen über tragfähige Ziele einer zivilen Nachnutzung formuliert zu haben. Diese genehmigten Nutzungsänderungen begründen nach Ansicht des Eigentümers BImA und auch der Nutzer einen Bestandsschutz, der nach Ende der militärischen Nutzung anhält.

Eine Zwischennutzung kann durch einen B-Plan abgesichert werden, vorausgesetzt die Kommune hat genaue Vorstellungen über die angestrebte Folgenutzung. Gemäß § 9 BauGB (2) kann die Kommune im Bebauungsplan in besonderen Fällen festsetzen, dass eine bestimmte Zwischennutzung für einen bestimmten Zeitraum zulässig ist oder bis zum Eintritt eines bestimmten Umstands. Dies kann z.B. die endgültige Räumung eines Militärareals sein oder der Verkauf des Areals durch die BImA an einen zivilen Käufer.

1. Nach § 9 II BauGB kann im Bebauungsplan in „besonderen Fällen“ eine Zwischennutzung festgesetzt werden. Ein solcher besonderer Fall kann sich nur aus der besonderen städtebaulichen Situation ergeben. Ob ein besonderer Fall gegeben ist, hängt davon ab, ob in Anbetracht einer besonderen städtebaulichen Ausgangssituation das Erfordernis einer zeitlich gestaffelten städtebaulichen Ordnung und Entwicklung i.S.v. § 1 III BauGB bejaht werden kann (OVG Münster BeckRS 2011, 53676). Nach dem OVG soll daher die jeweilige Aufgabe der planerischen Ordnung der Bodennutzung **besser mit einer Befristung oder Bedingung zu lösen sein als mit einer Festsetzung ohne eine solche Einschränkung.**
2. Dazu kommt, dass die Begrenzung von Baurechten aus verfassungsrechtlicher Sicht im Hinblick auf die Baufreiheit nicht unproblematisch ist. Denn grundsätzlich muss sich der Planbetroffene auf die planerischen Ausweisungen zumindest für einen begrenzten Zeitraum verlassen können. Der Bestandsschutz sichert dem Eigentümer das durch die Eigentumsausübung Geschaffene und verleiht einem rechtmäßig begründeten Bestand Durchsetzungskraft gegenüber neuen entgegenstehenden rechtlichen Anforderungen. Der Bestandsschutz ist allerdings auf den genehmigten Bestand, also das legal errichtete Bauvorhaben beschränkt und endet bei Zerstörung oder erheblicher Änderung der baulichen Nutzung oder bei der Aufnahme einer andersartigen Nutzung, wenn diese erkennbar nicht nur vorübergehend ausgeübt werden soll (BVerwG NVwZ 1989, 667). Wenn die BImA als Eigentümerin also für die vorübergehend geänderte Nutzung Aufwendungen – z.B. Stellplätze errichtet – tätigt, könnte sich daraus möglicherweise tatsächlich ein Bestandsschutz für diese Aufwendungen ergeben, der auch hinsichtlich der Folgenutzung Wirkung hat. Insofern wäre die Argumentation der BImA, einmal genehmigte Nutzungsänderungen hätten Bestandsschutz, nachvollziehbar.

3.10 RECHTLICHE SONDERASPEKTE DES „MILITÄRISCHEN WOHNENS“

Die BImA beruft sich darauf, dass zivile Folgenutzungen aufgrund Bestandsschutzes ohne die Schaffung gemeindlichen Planungsrechtes und ohne Erteilung bauordnungsrechtlicher Genehmigungen immer zulässig sei, stets vor dem Hintergrund, dass das ja den Wert der Objekte steigert. Rechtsprechung gibt es dazu kaum. Relevant ist aber eine Entscheidung aus Bayern: Mit Beschluss vom 7.12.2009, Az. 15 CS 09.2755 hält der Bayerische VGH ein den Bestand schützendes Vertrauen des Bundes in die zivile Nutzbarkeit militärischer Wohnungen dann für möglich, wenn der Bund im Rahmen eines förmlichen Genehmigungsverfahrens im Wege der Ausnahmeregelung des § 37 BauGB bzw. der vergleichbaren zuvor geltenden §§ 37 BBauG, 3 VOöB ausschließlich Zwecken der Landesverteidigung dienende militärische Wohnungen rechtskräftig genehmigt hat. Soweit dem entgegen für NATO-Partner militärische Wohnungen ohne vorherige Genehmigung nach deutschem Recht errichtet wurden, schließt der Bay. VGH die Annahme von Bestandsschutz aus. Bis Anfang 1998 war der Bau ohne deutsche Genehmigung die Regel, während danach alle militärischen Wohnungen auf der Grundlage von Genehmigungen des Bundes nach § 37 BauGB (im sog. „Zustimmungsverfahren“) errichtet worden sind.

Ob die Entscheidung Bestand hat, kann derzeit nicht abschließend bewertet werden. Es handelt sich dabei nämlich um eine Entscheidung im vorläufigen Rechtsschutz, d.h. das Gericht hat nur cursorisch geprüft. Wirklich auseinandergesetzt hat es sich weder mit dem Thema Bestandsschutz noch mit der Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kommune. Der VGH geht zu Gunsten des Bundes vom Vertrauenstatbestand des formellen Bestandsschutzes in einem Fall aus, in dem im Wege des oben beschriebenen Zustimmungsverfahrens der Bund als Genehmigungsbehörde eine in dessen Eigentum stehende militärische Wohnungsanlage ausnahmsweise nach § 3 VOöB (genehmigen durfte und) genehmigte, weil sie der „Landesverteidigung“ dient. Vergleichbares hätte nach den Erwägungen des Bay. VGH für Fälle der Genehmigung von militärischen Wohnungen nach den Bestimmungen der §§ 37 BBauG, 37 BauGB zu Zwecken der Landesverteidigung zu gelten. Nach ständiger Rechtsprechung dienen Wohnanlagen ausnahmsweise den Zwecken der Landesverteidigung und unterliegen damit ausnahmsweise dem Zustimmungsverfahren der §§ 37 BauGB, 37 BbauG, 3 VOöB, wenn, soweit und solange sie ausschließlich vom Militär der NATO-Partner als Unterkünfte für Soldaten und das zivile Gefolge genutzt werden. Nur in diesen Fällen der Landesverteidigung ist ausnahmsweise trotz der ansonsten umfassend durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützten Planungshoheit der Gemeinde, Genehmigungskompetenz des für Landesverteidigung zuständigen Bundes begründet. Die Frage ist aber natürlich ob „militärisches“ und „ziviles“ Wohnen wirklich das Gleiche sind.

Wenn überhaupt Vertrauensschutz in Betracht kommt, dann ist außerdem die Frage, wie weit der gehen kann. Wenn der Bund ausnahmsweise für Baugenehmigungen im Zustimmungsverfahren zuständig ist – weil es um die Landesverteidigung geht – kann das rechtlich geschützte Vertrauen

auch nur soweit reichen, wie er für ihn als Eigentümer militärischer Wohnungen geht. Die ausschließliche Planungshoheit liegt nach der Verfassung ansonsten bei den Gemeinden. Bei ziviler Nutzung ist also ausweislich der Verfassung die Gemeinde zuständig. Das kann kein Bestandsschutzgrundsatz einfach aushebeln.

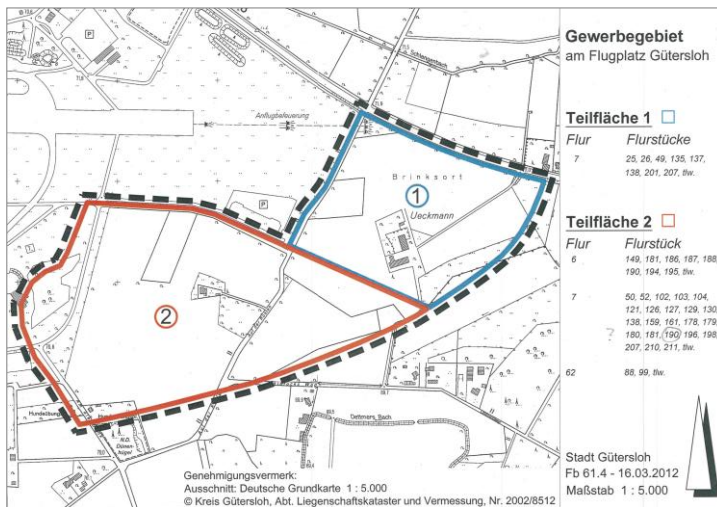
Vertragliche Sicherung der Entwicklung

Die BImA hat angekündigt, mit Konversionskommunen vermehrt städtebauliche Verträge abzuschließen, in denen neben den Zielen der zivilen Nachnutzung auch die Modalitäten der Entwicklung und Finanzierung geregelt werden. Den Kommunen ist anzuraten, diese Verträge dazu zu nutzen, die Rahmenbedingungen von Zwischennutzungen (Definition von Nutzungsarten, Art der Gebrauchsüberlassung, Dauer und Endpunkt der Zwischennutzung) zu regeln. Eine derartige vertragliche Absicherung ist vor allem dann sinnvoll, wenn noch kein Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan gefasst worden ist. Sie stellt Sicherheit für die Zwischennutzer her, denen von Beginn an präzise Rahmenbedingungen für die Inanspruchnahme von Flächen und Gebäuden benannt werden können.

3.11 BEWERTUNG DER GEWERBLICHEN NUTZUNGSMÖGLICHKEITEN DER NACHBARFLÄCHEN

Im Rahmen des Werkstattgespräch "Neue Gewerbeflächen für Gütersloh" im Juli 2012 wurde die gewerblichen Entwicklungsperspektiven der Stadt Gütersloh im Zusammenhang der Konversion des Flugplatzgeländes erörtert. Dabei wurde die Auffassung der Regionalplanung deutlich, dass die notwendige kurzfristig zu realisierende Gewerbeausweisung im Umfeld des Flugplatzes als Teil einer integrierten Entwicklungslösung vorzunehmen ist.

Von der Stadt Gütersloh sind für eine kurzfristige Gewerbeentwicklung, d.h. unter Berücksichtigung der militärischen Nutzung des Flugplatzgeländes unter Aufrechterhaltung des aktuellen Flugplatzstatus, zwei Teilflächen südlich der Marienfelder Straße im Anschluß an das Flughafengeländes ermittelt worden, die sich im Eigentum der BImA befinden.



Im Rahmen einer behördlichen Beteiligung wurde im April 2012 von der Wehrbereichsverwaltung West, Düsseldorf als zuständige Behörde für militärische Flugplätze deutlich gemacht, dass einer Gewerbeentwicklung auf den genannten Flächen aufgrund der sich derzeit rechtlich ergebenden Baubeschränkungen nicht zugestimmt wird.

Eine Kurzbewertung diente zur Einschätzung der Eignung der beiden Teilflächen für eine kurzfristige Gewerbeflächenentwicklung:

- Wegen der Bauschutzbereiche sind große Teile der Fläche, insbesondere der Teilfläche 1 nicht bebaubar.
- Die nicht bebaubare Teilfläche 1 hat zwar einen unmittelbaren Anschluß an die Marienfelder Straße, die verbleibende Teilfläche 2 jedoch nicht.
- Eine flächenmäßige Einbeziehung in die zivile Nutzungskonzeption des Flughafenfeldes ist zwar möglich, da die Bereiche unmittelbar aneinander grenzen. Eine gewerbliche Entwicklung der östlichen Randbereiche des Flughafenfeldes ist aber wegen der zu erwartenden ökologischen Wertigkeit dieser Flächen nicht zu erwarten (s. Grobkonzept). Insofern kann dieser Bereich nicht als integraler Bestandteil der Gesamtgewerbeentwicklung dienen.
- Es besteht keine Anschlußmöglichkeit an die TWE-Strecke.
- Hofstellen liegen innerhalb der Flächen.
- Naturdenkmal, bzw. geschütztes Biotop werden tangiert.

Es wird deutlich, dass die Flächen den formulierten Ansprüchen für die Gewerbeflächenentwicklung nicht genügen.

4 AUSGANGSSITUATION

4. AUSGANGSSITUATION

Mit dem Abzug der britischen Streitkräfte (British Forces Germany BFG) werden in Gütersloh bis spätestens 2020 -so der heutige Kenntnisstand- die zwei britischen Militärstandorte aufgegeben. Das Areal der Princess Royal Barracks (das Flugplatzgelände) an der Marienfelder Straße mit rund 340 ha Fläche und die Mansergh Barracks, die sogenannte Nachrichtenkasernen südöstlich der Innenstadt an der Verler Straße, die rd. 37 ha umfaßt, stellen die Stadt Gütersloh vor die Herausforderung einer zivilen Nachnutzung. Darüber hinaus werden rund 1.000 Wohnungen bis 2020 auf den kommunalen Wohnungsmarkt gelangen, davon rd. 350 im Eigentum der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - BIMA - die auch Eigentümerin der militärischen Flächen ist.

Die Zahl des militärischen Personals, des Verwaltungspersonals und ihrer Angehörigen beträgt etwa 6.000 Personen. Rd. 360 Zivilangestellte werden freigesetzt, was zusammengenommen einen geschätzten Kaufkraftschwund von rd. 120 Mio. Euro jährlich mit sich bringt.

Die dargestellten Größenordnung machen deutlich, dass sich die Stadt Gütersloh durch die Konversion verschiedensten planerischen und ordnungspolitischen Herausforderungen stellen muss, aber auch erhebliches Entwicklungspotential für die Zukunft zur Verfügung steht. Daher ist strategisches Handeln auf der Basis eines Zielkonzeptes erforderlich, das nicht nur die potentiellen Entwicklungstendenzen der Stadt berücksichtigt und die Ziele der vom Rat beschlossenen Stadtentwicklungskonzepte einhält, sondern auch den regionalen Konsens in die Strategiefindung und die Prozessabwicklung integriert.

4.1 PERSPEKTIVENWERKSTÄTTEN 2011

Das Land Nordrhein-Westfalen hat sich bereit erklärt, den vom Abzug der Militärs betroffenen Kommunen planerische und prozesssteuernde Hilfestellung zukommen zu lassen. Auf der Basis eines entsprechenden Angebotes erteilte das damals zuständige Ministerium (MWEBWV) der NRW.URBAN im Frühsommer 2011 einen Auftrag zur Durchführung einer mehrteiligen Perspektivenwerkstatt in enger Kooperation mit der Stadt Gütersloh.

Das moderierte Werkstattverfahren strebte als frühzeitige, integrative Verfahrensweise die Beteiligung lokaler und regionaler Akteure mit dem Ziel einer möglichst weitgehenden Verständigung an. Es diente zur Bestimmung von Zielen und Prozessen für die Nachnutzung der Militärstandorte in Gütersloh.

Vor der Durchführung der Werkstätten erfolgte die Auswertung städtischer und regionaler Planungen, Fachplanungen und Analysen, z. B. zu den Themenfelder Gewerbeflächenentwicklung und Landschaftsentwicklung. Im Rahmen der Expertengespräche wurden Ziele und Absichten von Akteuren des Prozesses also Behörden, Verbänden und Interessenträgern sondiert.

Die Bearbeitung stützte sich insbesondere auf Informationen durch die Gütersloher Stadtverwaltung sowie externe Expertenstatements, vor allen Dingen zu den Themen:

- regionalplanerische Aspekte,
- Ver- und Entsorgungsstrukturen der Standorte,
- Gewerbeimmobilienmarkt Gütersloh,
- naturräumliche Verflechtungen und Entwicklung
- regionalwirtschaftliche Entwicklungsaussichten.

Die erste Perspektivenwerkstatt fand unter Beteiligung von Vertretern der Fachverwaltung sowie Vertretern des Rates der Stadt Gütersloh statt.

Hier wurden die regionalen Chancen und Probleme ziviler Nachnutzungen für die beiden Standorte, ergänzt durch die Erkenntnisse aus den Expertengesprächen, erarbeitet. Das Ergebnis der kommunalen Werkstatt wurde danach im Rahmen einer Regionalwerkstatt den Vertretern regionaler Körperschaften und Verbänden zur Reflektion und Verdichtung zur Diskussion gestellt. In dieser Werkstatt wurden die strategische Richtung der Konversion und die Prozesswege der verschiedenen Zuständigkeitsebenen formuliert.

Ergebnisse der Perspektivenwerkstätten:

Einigkeit bei allen Mitwirkenden des Werkstattverfahrens bestand in der Bewertung des Areal der **Nachrichtenkaserne** als innenstadtnahe Potentialfläche, deren Umsetzung nicht mit der Gütersloher Stadtentwicklungsplanung konkurriert. Sie stellt vielmehr eine Ergänzung innerstädtischer Strukturen dar, für die auch bei einer erst 2020 stattfindenden Konversion tragfähige Nachnutzungen umgesetzt werden können.

Im Einzelnen wurden als Ziele der Umnutzung genannt:

- Erhaltung der markanten Raum- und Freiraumstruktur bei der zivilen Nachnutzung.
- Der Standort ist ein guter Wohnstandort, vorzugsweise für verschiedene innovative Wohnformen, für neue Formen des Zusammenlebens und für studentisches Wohnen.
- Das Areal soll ein neues Hochschulquartier werden mit Einrichtungen der Fach-Hochschule, Instituten und nicht störenden gewerblichen Ansiedlungen, die den Charakter als Quartier für Bildung, Forschung und Entwicklung abrunden.
- Grundsätzlicher Rückbau der Gebäude,
- Prüfung der Möglichkeit des Umbaus des denkmalgeschützten Casinos und auch anderer bestandsgeschützter Gebäude.
- Auf dem Gelände soll ein Hochschulleben entstehen einschließlich kultureller und gastronomischer Angebote.
- Teilflächen der Kaserne sollen zur Renaturierung der Dalke genutzt werden.

- Bei der Konversion der Kaserne soll die Chance zur Grünvernetzung insbesondere zur Anbindung an das Emssystem und zur Innenstadt genutzt werden.
- Die vorhandenen Sportanlagen der Kaserne sollen weiter genutzt werden; Ergänzungen durch ein Sporthotel oder eine neue Eishalle sind wünschenswert.

Der **Flugplatz**, seit längerer Zeit Gegenstand einer öffentlichen Diskussion über die Weiterführung einer fliegerischen Nutzung, wurde in den Fachgesprächen mit externen Experten und den Fachleuten der Stadtverwaltung hinsichtlich der Entwicklungskorridore teilweise kontrovers behandelt, speziell unter dem Gesichtspunkt der vom Eigentümer BlmA hervorgehobenen Bedeutung rein wirtschaftlicher Verwertungsaspekte.

Dennoch bildeten sich in der Perspektivenwerkstatt deutliche Übereinstimmungen heraus:

- Eine dauerhafte Wohnnutzung wird ausgeschlossen; temporäres Wohnen (Tourismus, Bildungszentrum) soll möglich bleiben.
- Das Areal soll für gewerbliche Nutzungen zur Verfügung stehen.
- Eine gewerbliche Entwicklung darf nicht zu Störungen für Wohngebiete führen.
- Der vorhandene Bahnanschluss ist zu aktivieren, kontrovers bleibt die Frage neuer Autobahnzubringer an die A 2 und die A 33.
- Das Flugplatzareal soll Standort für Ressourcen schonende Energiegewinnung werden, ergänzt durch Einrichtungen zur Forschung und Entwicklung regenerativer Energien.
- Naturschutzwerte Flächen müssen gesichert werden, die Entwicklung großräumiger Naturschutzareale ist dabei anzustreben.
- Das Flugplatzareal ist potentielle Ausgleichsfläche für Gütersloh und die Region.
- Einzelhandel wird ausgeschlossen.
- Naturverträgliche Sondernutzungen wie Freizeitpark, Tierzucht, Landwirtschaft soll möglich bleiben.

Übereinstimmung bestand auch in der Einschätzung, dass die Fläche groß genug ist, um eine Entwicklung, die aus mehreren, sich nicht störenden Bausteinen wie Gewerbe, Grün, Energiegewinnung und Freizeit, besteht zu ermöglichen.

Der anstehenden Handlungsbedarf wurde darin gesehen, dass eine städtebauliche Grobstrukturplanung eine räumliche Konkretisierung der Vorstellungen herbeiführen soll. Eine erste räumliche Konkretisierung bedarf jedoch weiterer Ergänzungen der Kenntnislage, z.B. über Gebäudenutzungen und –zustand, erste Kenntnisse über Biotopstrukturen etc. Auf dieser Grundlage sind weitere Abstimmungen mit Fachbehörden und Stellen der Fachplanungen in Kommune, Regierung und Land durchzuführen.

4.2 WERKSTATTGESPRÄCH "NEUE GEWERBEFLÄCHEN FÜR GÜTERSLOH" (JULI 2012)

In der von NRW.URBAN im Auftrag des Landes NRW durchgeführten Perspektivenwerkstatt im Jahr 2011 sind die zivilen Nutzungsziele für die Zeit nach dem Abzug formuliert worden. Eines dieser Ziele sah die grundsätzliche Eignung von Teilen des Gebietes für gewerbliche Nutzungen vor. Da der britische Abzug nach vorliegendem Wissenstand aber erst 2020 erfolgen wird, bleibt in der Diskussion zwischen Regionalplanung, Gütersloher politischer Entscheidung und lokaler Verwaltung strittig, ob, wann und wie die heute zweifelsohne existierenden Flächenbedarfe für Gewerbe im Umfeld des Flugplatzes (ggf. auch in Randbereichen des Flugplatzes) vorgezogen realisiert werden können. Im Auftrag der Bezirksregierung Detmold hat NRW.URBAN im Juli 2012 ein Werkstattgespräch unter Beteiligung der Bezirksregierung Detmold, Ratsvertretern und der Verwaltung der Stadt Gütersloh moderiert.

Dieses Werkstattgespräch sollte dazu dienen, folgende Fragen zu beantworten:

- Sind Flächen in unmittelbarer Nachbarschaft des Flugplatzes – nördlich und südlich der Marienfelder Straße – oder auch in den östlichen Randbereichen des Flugplatzgeländes überhaupt für eine Gewerbeflächenentwicklung mit kurz- oder mittelfristiger Perspektive geeignet?
- Wann bzw. in welchen zeitlichen Abfolgen wären dort gewerbliche Flächenentwicklungen möglich?
- Welche Bedingungen müssten als Grundlage für gewerbliche Entwicklungen im Umfeld des Flugplatzes erfüllt werden?

Das Ergebnis der Werkstatt sollte einerseits ein Meinungsbild widerspiegeln, vor allem aber ein verständigungsfähiges Prozedere für die Regionalplanung und die Stadtentwicklungsplanung zu den anstehenden Arbeits- und Entscheidungsprozesse abbilden.

Als Ergebnis kann festgehalten werden:

- Einhellige Einschätzung bestand darin, dass Gütersloh kurzfristig neue Gewerbeflächen benötigt und eine aktuelle Nachfrage besteht.
- Die kommunale Seite betont die Notwendigkeit einer schnellen Lösung; auch Flächen nördlich der Marienfelder Straße sind zu berücksichtigen.
- Der Gesamtstandort Flugplatz wird als geeignet für gewerbliche und industrielle Nutzung angesehen.
- Für eine gewerbliche Entwicklung sollen nur Teilflächen des Areals in Anspruch genommen werden.

- Die Nutzung des Flugplatzes für gewerbliche und industrielle Zwecke folgt dem landespolitischen Ziel „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“.
- Die Entwicklung des Flugplatzgeländes soll interkommunal erfolgen.

Kontrovers beurteilt wurde der Stellenwert des Flugplatzgeländes bei der zeitnahen Realisierung von Gewerbeflächen. Teilweise wurde die Auffassung vertreten, dass die Gewerbeentwicklung am Flugplatz (östlich angrenzend an das Flugplatzgelände) sowie auf dem Flugplatz stattfinden soll, verbunden mit einer grundsätzlichen Ablehnung der Inanspruchnahme von Flächen nördlich der Marienfelder Straße. Demgegenüber wurde andererseits die Position vertreten, die Ausweisung von Gewerbeflächen nördlich der Marienfelder Straße mache unabhängig von der Frage, wann der Flugplatz frei wird, ob Nachfolgeansprüche durch Bundeswehr oder zivilen Flugverkehr erfolgt und welche zivilen Nutzungen nachfolgen werden.

Ein weiterer Teil der Anwesenden vertrat die Auffassung, dass Arrondierungsflächen und Reserven im Stadtgebiet zu nutzen seien, da damit die vorhandenen Erschließungsproblematik des Flugplatzes umgangen werden könne.

Seitens der Bezirksregierung wurden zum weiteren Klärungsprozess folgende Untersuchungsschritte vorgeschlagen:

- Ermittlung der Gewerbe- und Industrieflächenpotentiale der Stadt Gütersloh und der Region;
- Prüfung der Eignung von Fläche am und auf dem Flugplatz unter den Aspekten der Erschließung, der ökologischen Verträglichkeit sowie der potentiellen Konkurrenz zu anderen Flächennutzungen (z.B Flugbetrieb);
- mögliche Abfolge von Teilentwicklungen.

Teile dieses Untersuchungsbedarfes sind in dem Arbeitsprogramm enthalten, mit dem das Land NRW im Rahmen des Konversionsprogramms 2012 NRW.URBAN beauftragt hat und deren Ergebnisse mit diesem Bericht vorgelegt werden.

5 ERSTEINSCHÄTZUNG FREIRAUM UND ARTENSCHUTZ

5. ERSTEINSCHÄTZUNG FREIRAUM UND ARTENSCHUTZ

Weite Teile des heutigen Flugplatzgeländes sind durch Offenlandbereiche geprägt und weisen ökologisch hochwertige Biotopstrukturen auf.



Vegetationsstrukturen im westlichen Bereich des Flugfeldes

Daher müssen in die Überlegungen zu einer Nachfolgenutzung des Flugplatzareals auch die Belange des Arten- und Biotopschutzes einfließen. Dies ist allerdings zum gegenwärtigen Zeitpunkt nur bedingt möglich.

Wie bereits im Schlussbericht 2011 zur Bestimmung von Zielen und Prozessen einer zivilen Nachnutzung des Areals festgestellt, liegen gesicherte Informationen zum Thema „Arten- und Biotopschutz“ für die Fläche nicht vor. Aufgrund der militärischen Nutzung und der damit einhergehenden Unzugänglichkeit des Geländes haben systematische vegetationskundliche Erhebungen oder faunistische Kartierungen nicht stattgefunden.

Im Vorfeld der Auftragsbearbeitung wurde die Erwartung gehegt, diese Lücke ggf. durch (nichtveröffentliches) „Insider-Wissen“ zumindest teilweise etwas schließen zu können.



Röhrichtbestand an der Südgrenze des Geländes

Daher wurde in Abstimmung mit dem Leiter des Fachbereiches Umweltschutz der Stadt Gütersloh nach Personen oder Institutionen gesucht, die potentiell über zusätzliche Informationen verfügen konnten. Allerdings ergaben bereits die ersten Kontaktaufnahmen, dass auch in Fachkreisen praktisch keine Kenntnisse über die biologisch-ökologische Bestandssituation auf dem Flugplatzgelände vorhanden sind.

Dennoch wurden in der Folgezeit mit folgenden Institutionen/Akteuren vertiefend gesprochen:

- Kreis Gütersloh, Bereich Umwelt und Bauen, Sachgebiet 4.5.2 Landschaft, Umwelt und Kreisplanung
- Biologische Station Gütersloh/Bielefeld e.V.
- BUND NRW, Ortsgruppe Gütersloh

Bezogen auf den Ausgangspunkt der Gespräche – der Auftrag an NRW.URBAN zur Erarbeitung einer Grobkonzeption zur Nachfolgenutzung des Flugplatzareals – lassen sich die Expertenaussagen wie folgt zusammenfassen:

- Untersuchungsdaten zum Komplex „Arten- und Biotopschutz“ liegen für die Fläche nicht vor.
- Eine Biotopkartierung durch das LANUV (Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW) war für 2012 geplant und sollte durch den Kreis Gütersloh entsprechend beauftragt werden. Bedingt durch die notwendigen Neuwahlen und die damit verbundene Aufschiebung des Abschlusses der Haushaltsplanung konnte eine Beauftragung in diesem Jahr nicht erfolgen; sie ist nunmehr für 2013 vorgesehen.
- Aussagen zur Fläche stützen sich insofern lediglich auf singuläre Eindrücke, die während der wenigen Begehungen/Befahrungen im Zuge von Besuchsterminen von den Befragten und von NRW.URBAN gesammelt wurden.
- Die Fläche erhält ihre Bedeutung für den Artenschutz durch die großflächigen, im Stadtgebiet einmaligen, Offenlandbiotop-Komplexe aus Borstgras- bzw. Sandmagerrasen.



Teich an der Westgrenze

- Die Experten sind sich einig in ihrer Einschätzung, dass die genannten Bereiche als naturschutzwürdig anzusehen sind.
- Darauf deutet allein schon die Vielzahl an beobachteten geschützten Tierarten während der Begehungen hin:
 - Feldgrille,
 - Feldlerche,
 - Rohrweihe,
 - Turmfalke.
- Insofern sollte eine gewerbliche Nutzung des Areals vornehmlich auf die bereits stark überbauten Flächen nördlich des Taxiways beschränkt bleiben.
- Eine Inanspruchnahme der Offenlandbereiche würde zwangsläufig zu Konflikten mit dem Natur- und Landschaftsschutz führen.
- Eine stärkere Erschließung der Emsaue im Sinne einer weiteren Öffnung dieses landschaftlich geprägten Raums für eine Freizeitnutzung und Anbindung/Einbeziehung in das Militärareal wird eher kritisch betrachtet.
- Ebenso kritisch werden Installationen für Windkraftanlagen gesehen.

Die Aussagen der Experten konnten durch eine eigene Begehung des Geländes ergänzt und durch Fotos dokumentiert werden.

Vertiefende Erkenntnisse waren von dieser Momentaufnahme nicht zu erwarten. Neben dem bereits genannten Turmfalke konnte als planungsrelevante Art lediglich der Kiebitz beobachtet werden. Die überwiegenden Teile des Offenlandkomplexes werden augenscheinlich regelmäßig gemäht und nicht gedüngt. Südlich der Landebahn werden Teile des Komplexes als Golfplatz genutzt und entsprechend gepflegt.



Östliches Flugfeld



Golfplatz

Abgesehen von den Offenlandbereichen des Flugfelds konnten im Südteil des Geländes im Übergang zur Emsaue mosaikartig angeordnete Lebensraumkomplexe aus Waldstücken, Brachen, Hochstaudenfluren, kleinteiligen Trockenrasenstrukturen an den Erdbunkern etc. festgestellt werden, die ebenfalls aus Artenschutzsicht potentiell interessant sind und näher betrachtet werden müssen. Ähnliches gilt für einige teilweise vernässte Bereiche am nordwestlichen Rand des Geländes im Übergang zu den landwirtschaftlich genutzten Wiesen- und Ackerflächen.



Trockener Standort im südlichen Bunkerareal



Ruderalflur im Süden des Geländes

Auch in den bereits stark baulich entwickelten Flächen im Norden des Geländes entlang der Marienfelder Straße sind vereinzelt Grünstrukturen (kleine Waldstücke, parkartiges Grün, Einzelbäume, Baumgruppen und Alleen) vorhanden, die bei einer Nachfolgenutzung zu berücksichtigen und ggf. auch zu schützen sind.



Grünstrukturen mit älterem Baumbestand zwischen den Kasernenbauten im Norden

Rückschlüsse für eine Nachfolgenutzung lassen sich möglicherweise auch aus den das eigentliche Militärgelände umgebenden Nutzungsstrukturen und übergeordneten Planungen ableiten. Im Regionalplan wird das Gelände selbst als Flugplatz dargestellt, die unmittelbare Umgebung ist weitgehend als Freiraum- und Agrarbereich mit Freiraumfunktionen zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierter Erholung belegt. Hier spielt der Schutz der Emsaue eine zentrale Rolle, der Schutz wertvoller Lebensräume und das Thema Biotopvernetzung. Entlang der Emsaue ist ein Überschwemmungsgebiet ausgewiesen. Im Flächennutzungsplan sind die südlich und östlich benachbarten Bereiche des Stadtgebiets Gütersloh als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Diese Aussagen unterstreichen die Bedeutung des Gesamttraumes hinsichtlich seiner primären Funktionen für den Natur- und Landschaftsschutz.



Brücke über die Ems im Westen

Resumée

In Bezug auf ein ziviles Nachnutzungskonzept lassen sich die Festlegungen bestehender Fachplanungen sowie informelle Kenntnisse von Experten wie folgt zusammenfassen:

- weite Teile des Gesamtareals des Flugplatzes müssen für den Natur- und Landschaftsschutz reserviert bleiben;
- eine angestrebte gewerbliche Nutzung sollte sich hauptsächlich auf die Zone zwischen Taxiway und Marienfelder Strasse beschränken. Sofern es der Flächenbedarf erfordert, wäre ggf. eine Erweiterung um eine „Gewerbezeile“ auch noch südlich des Taxiways denkbar.
- in Hinblick auf mögliche Nutzungen des Geländes zur regenerativen Energiegewinnung, insbesondere durch Windkraftanlagen, müssen zusätzliche Kenntnisse über den Bestand an schützenswerten Tierarten gesammelt werden;
- extensive Freizeitnutzungen sind auf Teilbereichen des Geländes möglich. Eine intensivere touristische Erschließung der Emsaue wird jedoch nach Expertenmeinung vermieden werden.

Verlässliche Aussagen zu detaillierten Abgrenzungen von Schutzbereichen für Flora und/oder Fauna lassen sich erst nach Vorlage und Auswertung von vertiefenden Erhebungen und Kartierungen treffen. Dies gilt auch für eine stärkere Berücksichtigung freizeit-/erholungsorientierter Nutzungsansprüche.



landwirtschaftlich genutzte Fläche an der südöstlichen Grundstücksgrenze

6 ERSTEINSCHÄTZUNG DES GEBÄUDEBESTANDES

6. ERSTEINSCHÄTZUNG DES GEBÄUDEBESTANDES

6.1 ORTSBEGEHUNGEN – INAUGENSCH EINNAHME

Die Ortsbegehungen zur Bestandserfassung und Bewertung des Gebäudebestandes auf dem Flugplatzgelände fanden ganztägig am 17.09.2012 sowie am 24.09.2012 und am 25.09.2012 statt. Die Inaugenscheinnahme der Gebäude hat vom Straßenraum aus stattgefunden, da die Gebäude nicht betreten werden sollten. Die Beurteilung der Häuser konnte daher allein aufgrund der visuellen Wahrnehmung von außen erfolgen. Ein kleinerer Gebäudekomplex im Süden und ein Gebäude im Osten des Geländes durften nicht aus der Nähe besichtigt werden.

6.2 BESTANDSAUFNAHME UND BEWERTUNG

Die Bestandsaufnahme der Gebäude bezog sich auf folgende Ermittlung:

- Gebäudenutzung
- Bauweise und Baujahr
- Anzahl der Geschosse mit Keller- und Dachgeschoss sowie Unterkellerung
- Außenwand: Wandaufbau und Wärmedämmung
- Dach: Konstruktion und Eindeckung
- Material der Fenster und Außentüren bzw. Tore

Diese Eigenschaften sind für jedes Gebäude in einem Gebäudesteckbrief inklusive eines Fotos festgehalten (vgl. Blanko eines Gebäudesteckbriefes auf der folgenden Seite). Alle Punkte mit Ausnahme des Baujahres wurden im Rahmen der Ortsbesichtigung aufgenommen.

Gebäudesteckbrief für Gebäude- Nr. _____

Foto	Foto
------	------

Kurzbeschreibung

Aktuelle Gebäudebezeichnung/ Nutzung _____
 Baujahr _____ Sanierung in _____ Restnutzungsdauer _____ Jahre
 Gebäudetyp _____
 Bauweise _____
 Anzahl der Etagen einschl. KG und DG _____ Unterkellerung _____

Konstruktion:

- Fußboden _____
- Zwischendecken _____
- Dachaufbau _____
- Außenwände _____
- Innenwände _____
- Fenster _____
- Türen und Tore _____
- ... _____

Technische Ausstattung:

- Heizung _____
- Sanitär _____
- Lüftung _____
- ... _____

Standard der Innenausstattung _____
 Wärmedämmstandard _____
 Gesamteindruck _____
schlecht (6) – sehr gut (1)



Die Baujahre bzw. die Bauphasen wurden mit Hilfe von zwei historischen Plänen und dem aktuellen Bestandsplan des BLB aus 2010 ermittelt. Der erste Plan datiert von 1956, der 1961 ergänzt wurde. Daraus ergeben sich die Bauphasen vor 1956 und 1957 bis 1961. Der zweite Plan stammt aus dem Jahr 1972, der 1977 um die Neubauten ergänzt wurde und offensichtlich auch um die Bunkeranlagen

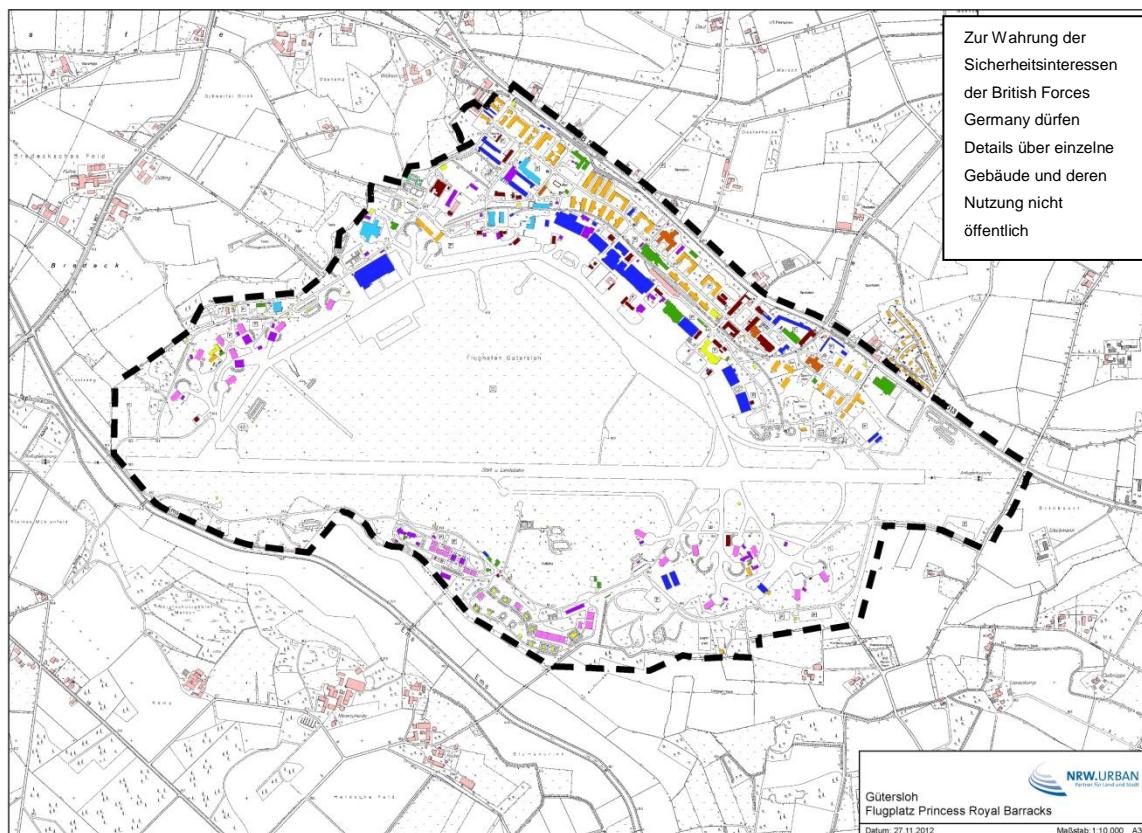
und deren Nebenanlagen aus dem 2. Weltkrieg im Süden und Südwesten des Gebietes, die daher dem Zeitraum vor 1956 zugeordnet werden. Daraus resultieren die Baujahre 1962 bis 1972, 1973 bis 1977 sowie 1978 bis 2010. Die erst in den letzten Jahren neu gebauten Mannschaftsunterkünfte konnten außerdem vom Baujahr her stärker eingegrenzt werden.

Die Gesamtbewertung der jeweiligen Einzelobjekte erfolgte im Rahmen des Ampelsystems rot-gelb-grün (Rückbau/sanierungsfähig/gut) und wurde ebenso in dem Gebäudesteckbrief festgehalten.

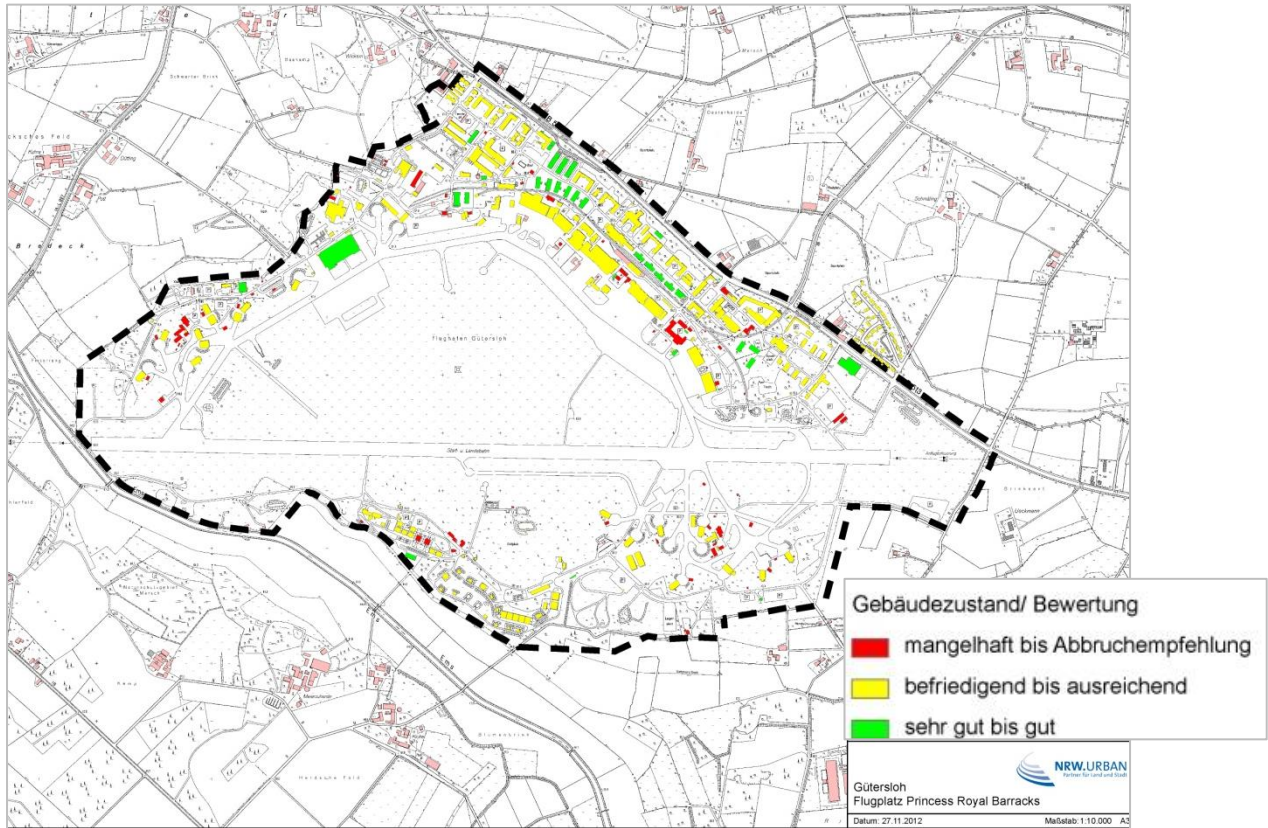
Die in den Gebäudesteckbriefen aufgeführten Eigenschaften sowie die Einsortierung in das Ampelsystem bezüglich des Gebäudezustandes wurden in einer Übersichtstabelle für den Gesamtbestand zusammengefasst, die in der Anlage zu finden ist.

Daraus wurden drei Pläne für das Gesamtgelände entwickelt, die ebenfalls in der Anlage zu finden sind:

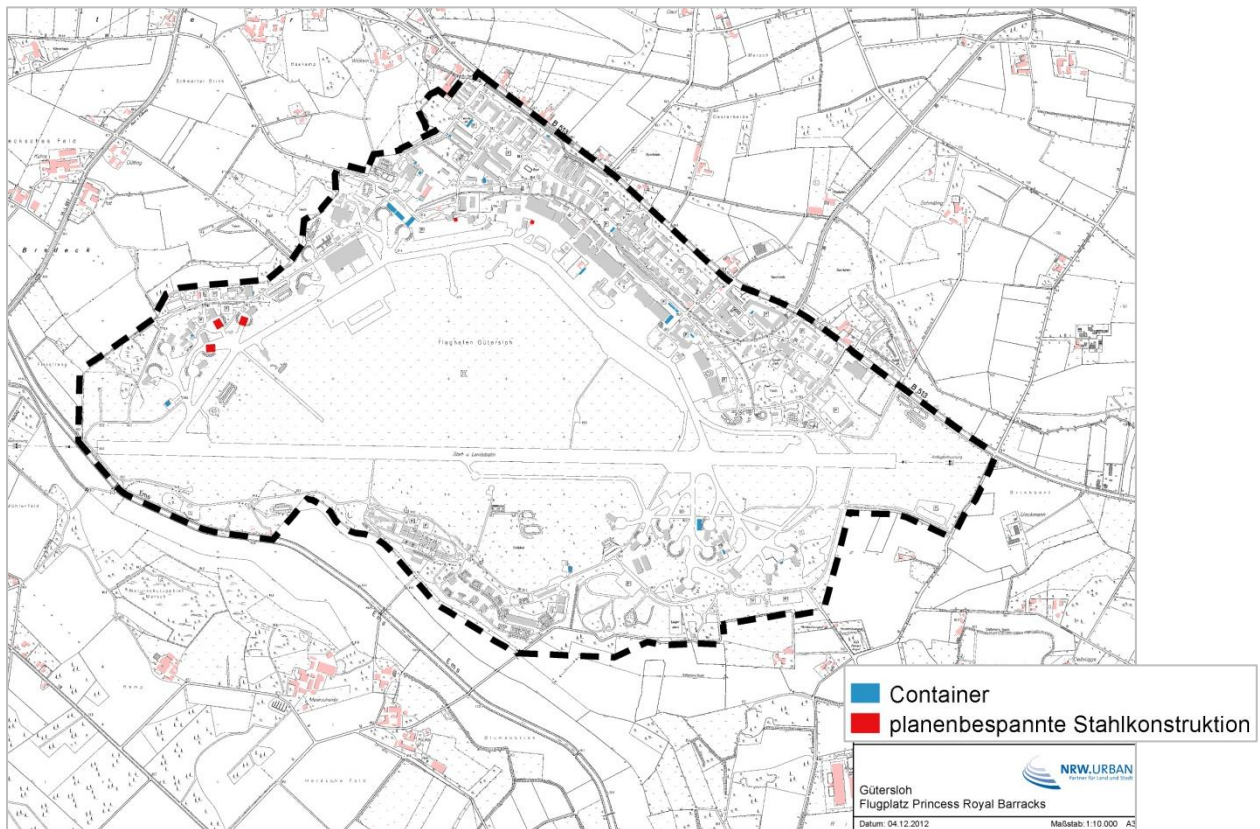
Der erste Plan enthält die Nutzungsstruktur (Bunker, Depot, Fahrzeughalle/Garage, Instandsetzung, militärische Infrastruktur, soziale Infrastruktur, technische Infrastruktur, Unterkunft, Verpflegung und Verwaltung).



Der zweite Plan zeigt die Einsortierung der Gebäudebestände in die Kategorien grün (sehr gut bis gut), gelb (befriedigend bis ausreichend) und rot (mangelhaft bis Abbruchempfehlung).

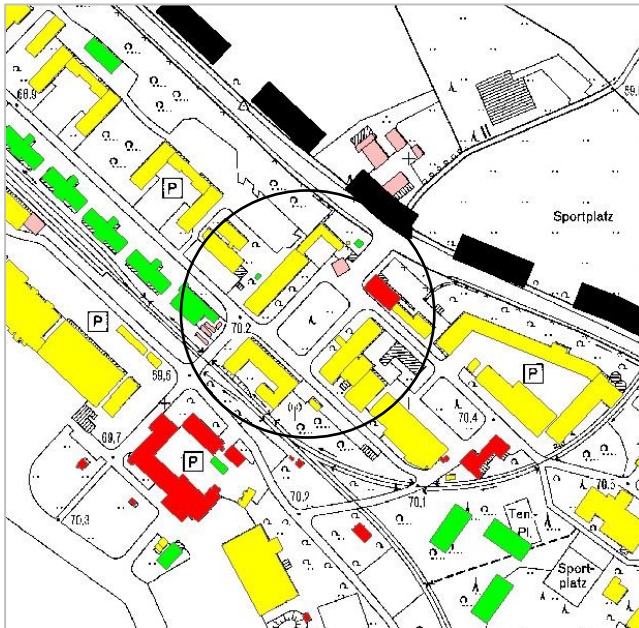


Insgesamt gibt es auf dem Flugplatzgelände 381 kartierte Gebäude. In der ersten und zweiten Reihe von der Marienfelder Straße aus gesehen befinden sich Unterkunft- und Verpflegungsbereiche sowie in Umgebung der Hauptzufahrt auf das Gelände - Verwaltungsgebäude. In der dritten Reihe – hinter dem Gleiskörper der TWE - sind die Fahrzeughallen und Garagen sowie kleinere Verwaltungsgebäude halbkreisförmig angeordnet. Diese orientieren sich zu den großflächig versiegelten Rollbahnen und den dahinter liegenden großen zentralen Offenlandbereich. Die Depots und Bunker befinden sich im westlichen Teilbereich nördlich der Start- und Landebahn sowie südlich der Landebahn am südlichen Rand der Kasernenfläche.



Die meisten der kartierten Gebäude weisen einen befriedigenden bis ausreichenden Bauzustand auf (Kategorie „gelb“), insbesondere die älteren Mannschaftsunterkünfte und Verwaltungsgebäude sowie die Fahrzeughallen. Außerdem ist der große Anteil der Gebäude, die nur aus aneinander gekoppelten Stahlcontainern bestehen und damit nur temporär zu nutzen sind, überwiegend in die gelbe Kategorie aufgenommen worden. Das Gleiche gilt für leichten Hallenkonstruktionen, bestehend aus einer mit Planen bespannten Stahlkonstruktion. Diese beiden Gebäudetypen sind in dem dritten Plan nochmal extra herausgehoben, um ihre Größenordnung und Verteilung aufzuzeigen. Sehr gut bis gut und damit „grün“ gekennzeichnet sind insbesondere die 14 erst Ende des letzten Jahrzehnts errichteten neuen Mannschaftsunterkünfte, der NAAFI an der Marienfelder Straße und der große Flugzeughangar im Westen des Geländes. „Rote“, stark beschädigte Bestände gibt es nur vereinzelt. Hierzu zählen einige der Bunker und Depots im Westen und im Süden des Geländes, vor allem aber das Gebäude, in dem der Tower untergebracht war.

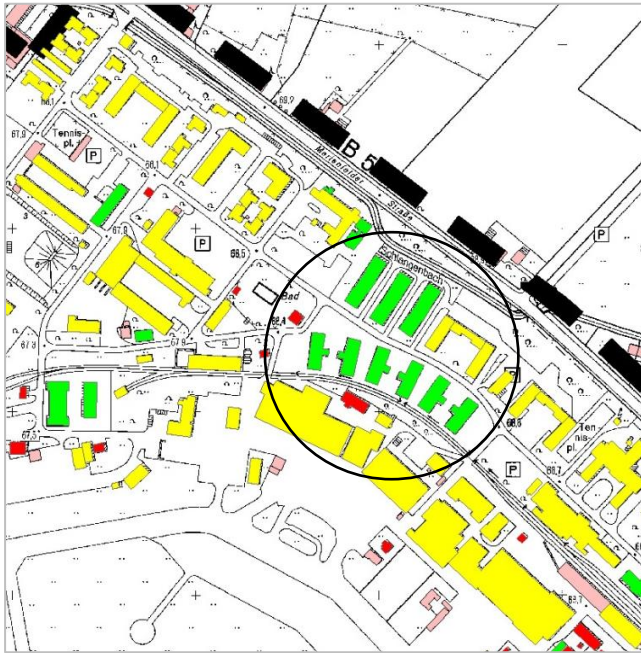
Im Folgenden werden vier Bereiche beispielhaft „unter die Lupe genommen“:



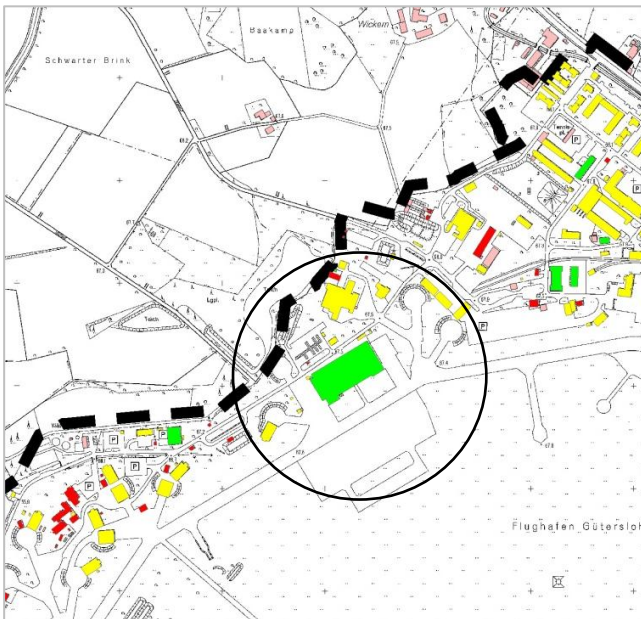
Der Haupteingangsbereich mit seinen überwiegend „gelb“ kategorisierten Verwaltungsgebäuden und seiner zentralen Grünfläche ist –mit einer Ausnahme– als sanierungsfähig eingestuft worden, so dass hier ein Erhalt mit entsprechender Umnutzung aus funktionaler und wirtschaftlicher Sicht sowie hinsichtlich seines Stellenwertes im räumlichen Gesamtkonzept zu prüfen ist. Er könnte als Hauptzugang zum künftigen Gelände erhalten bleiben und den historischen Bezug zur Vornutzung herstellen.



Zwischen dem Haupteingang und dem NAAFI-Shop befindet sich ein ebenfalls „gelb“ markierter Bereich, der das Offizierskasino am Kopfende einer kleinen Parkfläche und rechts und links davon jeweils 3 Gebäude mit Offiziersunterkünften einbezieht. Zwar sind die Gebäude sehr schlicht und nicht zwingend erhaltenswert, die Gesamtanlage hat jedoch eine städtebauliche Relevanz, weshalb sie im Rahmen des Grobkonzepts eine Rolle spielt.




Im nördlichen Teilbereich des Flugplatzgeländes befinden sich 9 der 14 neu errichteten Mannschaftsunterkünfte in einem engen räumlichen Zusammenhang, der aufgrund seiner „grünen“ Einsortierung genauer hinsichtlich einer Nachnutzung untersucht werden sollte.





Das gleiche gilt für den ebenfalls mit „grün“ einsortierten großen Hangar, der mit seiner stützenfreien Konstruktion auch für ganz besondere Nachnutzungen offen ist.


Aus diesen Bereichen werden hier einige Gebäudesteckbriefe exemplarisch gezeigt.

Gebäudesteckbrief für Gebäude- Nr.		1
<div style="border: 1px solid black; width: 100%; height: 100%; margin: 10px auto;"></div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 10px auto;"> <p>Zur Wahrung der Sicherheitsinteressen der British Forces Germany dürfen Details über einzelne Gebäude und deren Nutzung nicht öffentlich wiedergegeben werden.</p> </div>		
Kurzbeschreibung		
Aktuelle Gebäudebezeichnung/ Nutzung		Verwaltung mit Anbauten
Baujahr	Vor 1956	
Bauweise	Massiv	
Anzahl der Etagen einschl. KG und DG	4	Unterkellerung ja
Konstruktion:		
- Dachaufbau	Holz-Walmdach mit Gauben, Schindeln	
- Außenwände	Klinker-Sichtmauerwerk	
- Fenster	Kunststofffenster	
- Türen und Tore	Holztüren, Stahltüren und -tor	
- ...		
Wärmedämmstandard	6	
Gesamteindruck	4	
schlecht (6) – gut (1)		

Gebäudesteckbrief für Gebäude- Nr.		21	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Zur Wahrung der Sicherheitsinteressen der British Forces Germany dürfen Details über einzelne Gebäude und deren Nutzung nicht öffentlich wiedergegeben werden.</p> </div>			
Kurzbeschreibung			
Aktuelle Gebäudebezeichnung/ Nutzung		Wohnunterkunft Singles	
Baujahr	Vor 1956		
Bauweise	Massiv		
Anzahl der Etagen einschl. KG und DG	3	Unterkellerung	Ja
Konstruktion:			
- Dachaufbau	Walmdach, Schindeln		
- Außenwände	Klinker-Sichtmauerwerk, Sandsteinsockel		
- Fenster	Holzfenster		
- Türen und Tore	Holztür		
- ...			
Wärmedämmstandard	6		
Gesamteindruck	4		
schlecht (6) – gut (1)			

Gebäudesteckbrief für Gebäude- Nr.		346	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Zur Wahrung der Sicherheitsinteressen der British Forces Germany dürfen Details über einzelne Gebäude und deren Nutzung nicht öffentlich wiedergegeben werden.</p> </div>			
Kurzbeschreibung			
Aktuelle Gebäudebezeichnung/ Nutzung		Wohnunterkunft Singles	
Baujahr	2000-2010		
Bauweise	Massiv		
Anzahl der Etagen einschl. KG und DG	3	Unterkellerung	Nein
Konstruktion:			
- Dachaufbau	Holz-Satteldach, Ziegelerdeckung		
- Außenwände	Zweischalig, gedämmt, Klinkerverblendung		
- Fenster	Kunststofffenster		
- Türen und Tore	Aluminiumtüren		
- ...			
Wärmedämmstandard	1		
Gesamteindruck	1		
schlecht (6) – gut (1)			

Gebäudesteckbrief für Gebäude- Nr.		353	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Zur Wahrung der Sicherheitsinteressen der British Forces Germany dürfen Details über einzelne Gebäude und deren Nutzung nicht öffentlich wiedergegeben werden.</p> </div>			
Kurzbeschreibung			
Aktuelle Gebäudebezeichnung/ Nutzung		Wohnunterkunft Singles	
Baujahr	2000-2010		
Bauweise	Massiv		
Anzahl der Etagen einschl. KG und DG	3	Unterkellerung	Nein
Konstruktion:			
- Dachaufbau	Holz-Satteldach, Ziegelerdeckung		
- Außenwände	Zweischalig, gedämmt, Klinkerverblendung		
- Fenster	Kunststofffenster		
- Türen und Tore	Aluminiumtüren		
- ...			
Wärmedämmstandard	1		
Gesamteindruck	1		
schlecht (6) – gut (1)			

Gebäudesteckbrief für Gebäude- Nr.		Halle 1	
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Zur Wahrung der Sicherheitsinteressen der British Forces Germany dürfen Details über einzelne Gebäude und deren Nutzung nicht öffentlich wiedergegeben werden.</p> </div>			
Kurzbeschreibung			
Aktuelle Gebäudebezeichnung/ Nutzung		Halle 1, Helikopterhalle	
Baujahr	1978-2010		
Bauweise	Stahlbauweise		
Anzahl der Etagen einschl. KG und DG	1	Unterkellerung	Nein
Konstruktion:			
- Dachaufbau	Stahlkonstruktion, Stahl-Sandwich		
- Außenwände	Stahlkonstruktion, Stahltrapezblech		
- Fenster	Aluminiumfenster		
- Türen und Tore	Stahl-Schiebe- und Rolltore		
- ...			
Wärmedämmstandard	4		
Gesamteindruck	2		
schlecht (6) – gut (1)			

Die Zusammenfassung aller Gebäudesteckbriefe ist in einer DVD dem Abschlussbericht beigelegt.

6.3 ERSTEINSCHÄTZUNG DER ALTLASTENSITUATION

Im Altlastenkataster des Kreises Gütersloh sind auf dem Gelände des Flugplatzes 4 Altablagerungen mit festen Industrie- und Gewerbeabfällen erfasst. Diese Altablagerungen liegen an der westlichen und südlichen Grenze des Standortes. Weitere derartige Ablagerungen sind zu erwarten.

Neben diesen Ablagerungen sind aufgrund der mehr als 70-jährigen Nutzungsgeschichte als Militärflugplatz mögliche Altlasten, im Sinne von Boden- und Grundwasserkontaminationen, erfahrungsgemäß in folgenden Bereichen zu erwarten:

- Technische Einrichtungen
Lager und Umschlagplätze für Treib- und Schmierstoffe, Chemikalien (Reinigungsmittel, Waschmittel, Lösemittel etc.), Tankstellen, Treibstoffleitungen, Wartungs- und Reparatereinrichtungen, Anlagen zur Fahrzeuglackierung und –konservierung, Waschanlagen, Waschplätze, Feuerwehrrübungsplätze, Flüssigkeitsabscheider etc.
- Schießanlagen
- Energieversorgung
Umspannanlagen, Transformatoren, Heizwerke, Kesselhäuser
- Lagerplätze, Ablagerungen
Reststoffsammelplätze, Schrottplätze, Deponien, Verfüllungen
- Entwässerungsanlagen
Entwässerungssysteme, Neutralisations-, Abwasserbehandlungs- und Kläranlagen

In diesen Bereichen können im Zusammenhang mit der Lagerung, dem Transport und der Umfüllung durch Handhabungsverluste, Leckagen, Demontageverluste, Verbleiben von Reststoffen, Lagerung von Abfallstoffen, Abwasserentsorgung und singuläre Ereignisse (Brände, Unfälle, Kriegseinwirkungen, Emissionen) Boden- und Grundwasserkontaminationen durch Stoffe mit hoher Umweltrelevanz entstehen.

Die wichtigsten Stoffe sind dabei Treibstoffe (Benzin, Diesel, Kerosin), Schmierstoffe, Lösungs- und Entfettungsmittel, Farben, Lacke, Konservierungsmittel, Säuren, Laugen, Waschmittel, Hydraulik- und Transformatorenöle sowie schwermetallhaltige Produkte. Die häufigsten und umfangreichsten Kontaminationen werden dabei durch Mineralölkohlenwasserstoffe, chlorierte Kohlenwasserstoffe und Schwermetalle (Schießanlagen) verursacht.

Auf dem Flugplatz Gütersloh liegen diese Altlastverdachtsbereiche hauptsächlich im Hauptbereich der Instandsetzungsanlagen, Werkstätten, Fahrzeughallen, Waschplätzen, Öllagern, ehem. Bahntrasse, Lokschuppen, Hangars, Rollfelder im Norden, im Bereich der Shelter, Kläranlage, Schießplatz, Treibstofflager, Wartungs- und Fahrzeughallen im Westen sowie den südwestlich der Startbahn

gelegenen Sheltern und Treibstofflagern. Neben diesen oberirdischen Anlagen sind auf dem Standort allerdings noch unterirdische Tanks, Abscheideranlagen, Schmutzwasserkanäle, aber auch unterirdische Treibstoffleitungen vorhanden, deren Lage und Ausdehnung noch zu erfassen ist.

Nach Vorlage der zur Zeit im Auftrag der Kreises Gütersloh durchgeführten „Historischen Recherche“ können die Verdachtsbereiche, insbesondere inzwischen nicht mehr vorhandene oder erkennbare Standorte, näher eingegrenzt werden und nach einer intensiven Überprüfung vor Ort ein erstes Untersuchungsprogramm zur Durchführung von Boden- und Grundwasseruntersuchungen festgelegt werden.

7 QUALIFIZIERUNG VON NUTZUNGSVORSTELLUNGEN

7. QUALIFIZIERUNG VON NUTZUNGSVORSTELLUNGEN

7.1 KONKRETISIERUNG VON NUTZUNGSARTEN

Im Rahmen der Perspektivenwerkstätten 2011 wurden unterschiedlichen Nutzungsansprüche für die Entwicklung des Flugplatzgeländes formuliert. Es bestand Einigkeit darüber, dass das Gelände mit rd. 340 ha eine Größe aufweist, um eine Entwicklung zu ermöglichen, die aus mehreren sich nicht störenden Nutzungsbausteinen wie Gewerbe, Natur- und Landschaftsschutz, Energiegewinnung oder Freizeit besteht.

Um eine räumliche Grobstruktur zu erarbeiten, war es notwendig, die Nutzungsbausteine zu konkretisieren und sie auf ihre Verträglichkeit zu untersuchen.

7.2 GEWERBE

Neben dem aktuellen kurzfristigen Bedarf an Gewerbeflächen wird die Stadt Gütersloh auch mittelfristig neue Gewerbeflächen entwickeln müssen, auch wenn die Größenordnung im Rahmen des neuen Regionalplans noch genauer zu qualifizieren sein wird. Es ist davon auszugehen, dass die dem gültigen Regionalplan zugrundegelegten Bedarfsermittlungen für Gütersloh nicht im gleichem Umfang weitergeführt werden – schon aufgrund des demographischen Faktors. Gleichzeitig wird eine gewerbliche Entwicklung des Flugplatzgeländes einen wichtigen Stellenwert im künftigen regionalen Angebotsprofil für Gewerbe- und Industrieflächen einnehmen und eine interkommunale Zusammenarbeit voraussetzen.

Mit einer Nachnutzung des Flugplatzgeländes für gewerbliche und industrielle Zwecke wird dem landespolitischen Ziel "Innenentwicklung vor Außenentwicklung" und Reduzierung des Flächenneuverbrauchs Rechnung getragen, da dabei bereits bebaute und versiegelte Flächen zur Deckung eines nachgewiesenen Flächenbedarfs dienen und neuer Flächenverbrauch vermieden wird. Das Flugplatzgelände wird im wesentlichen von landwirtschaftlich genutzten Flächen umgeben. Schutzbedürftige Wohngebiete mit entsprechender planungsrechtlicher Ausweisung sind in direkter Nachbarschaft nicht vorhanden. Nördlich der Marienfelder Straße befindet sich jedoch an der Parsevall/Zeppelinstraße eine Siedlung aus Doppelhäusern für britische Soldaten, die im FNP ebenso wie das Flugplatzgelände zurzeit als Sonderbaufläche ausgewiesen ist. Dieses Wohngebiet wird nach Aufgabe des Flugplatzes und der militärischen Nutzung dem Bestandschutz als Wohngebiet unterliegen, da es sich außerhalb der gesicherten militärischen Anlage befindet. Es erhält daher für die Entwicklung eines Gewerbegebietes auf dem Flugplatzgeländes eine immisionsschutzrechtliche Relevanz.

Das Flugplatzgelände ist an die B 513 und damit an das Hauptverkehrsnetz gut angebunden, verfügt aber über keine unmittelbare Autobahnnähe (Luftlinie A 2 ca. 10 km, A 33 ca. 13 km). Erste Leistungsfähigkeitsuntersuchungen der Marienfelder Straße und der maßgeblichen Knotenpunkte im Rahmen des Gewerbeflächenkonzeptes (Sept.2010) haben zu der Einschätzung geführt, dass eine

Gewerbeflächenentwicklung bis zu einer Größenordnung von ca. 20 ha mit verkehrlichen Optimierungsmaßnahmen über das vorhandene Straßennetz gewährleistet werden kann. Darüber hinaus seien Untersuchungen notwendig, wie der Verkehr abgeleitet werden könne. Die Ableitung der Verkehre ist in enger Abstimmung mit den Nachbarkommunen Herzebrock-Clarholz und Harsewinkel zu lösen, da nicht unwesentliche Teile der Verkehre über ihre Gemeindegebiete verlaufen werden. Die Reaktivierung bzw. Nutzung der TWE-Strecke zur Anbindung an das DB-Netz kann ein Baustein zur Optimierung der Anbindung des Gewerbestandes werden. Gleichzeitig kann die Schienenanbindung aber auch als Standortfaktor für Betriebe dienen, die ihre Waren auf der Straße wegen ihrer Größe nur schlecht transportieren können.

Die Anbindungsproblematik des Standortes beim Individualverkehr macht deutlich, dass er sich nicht eignet für verkehrsintensive Branchen, etwa für Speditionen oder auch großflächigen Einzelhandel, sehr wohl aber das Potential aufweist, ein großes Gewerbe- und auch Industriespektrum von kleinteiligen bis hin zu flächenintensiven Betriebsstrukturen aufzunehmen. Entsprechende Nachfragepotentiale werden erwartet, müssen jedoch noch nachgewiesen und konkretisiert werden. Bei der Entwicklung der räumlichen Großstruktur ist dies etwa durch Zonierungen oder Bildung von Raumstrukturen zu berücksichtigen.

Die kurzfristige Bereitstellung neuer Gewerbeflächen stellt eine für die Stadt Gütersloh wichtige Aufgabe dar. Vor dem Hintergrund erster Hinweise aus dem britischen Hauptquartier, dass ggf. Teilabzüge auf den Standorten der BFG auch vor dem endgültigen Abzug in 2020 denkbar sind, erhalten die gut nutzbaren Erschließungsstrukturen des Flugplatzes eine entsprechende Bedeutung. Die Realisierungsaussichten hängen davon ab, inwieweit die BFG tatsächlich in der Lage sind, Teilflächen vorzeitig zu räumen. Unbenommen davon bleibt die Notwendigkeit bestehen, dass seitens des Bundesverteidigungsministeriums eine Entwidmungserklärung für diesbezügliche Flächen abgegeben wird.

7.3 WOHNEN

Eine dauerhafte Wohnnutzung auf dem Flughafengelände ist ausgeschlossen. Zwar befinden sich auf dem Gelände umfangreiche Mannschaftsunterkunftsgelände, die zum Teil erst vor wenigen Jahren errichtet worden sind, sich in einem guten bis sehr gutem Zustand befinden und auch zu regulärem Wohnen umzubauen wären. Eine Etablierung von Teilen des Flugplatzgeländes als Wohnstandort widerspricht dem Grundsatz des Vorrangs der Innenentwicklung der Gütersloher Stadtentwicklungspolitik, da sich das Gelände außerhalb der gewachsenen Siedlungsstrukturen der Stadt Gütersloh befindet und auch keinen Anschluß an die Siedlungsstrukturen der Nachbarstädte aufweist und so eine integrierte Wohnbaulandentwicklung ausschließt. Es würde daneben die gewerbliche Entwicklung des Standortes deutlich erschweren. Darüber hinaus werden durch den Abzug der Briten neben den Kasernenstandorten auch rd. 1000 Wohnungen in Gütersloh und weitere in den Nachbarkommunen dem Wohnungsmarkt zugeführt.

Temporäre Wohnnutzungen z.B. im Zusammenhang und als Ergänzung mit weiteren Nutzungen auf dem Gelände (Freizeit, Schulung etc.) sind durchaus vorstellbar, werden aber nicht einen Umfang erreichen, um damit alle in Frage stehenden Gebäude zu füllen. Insofern sind für Teile insbesondere der jüngeren Unterkunftgebäude andere sinnvolle und marktgängige Folgenutzungen zu finden.

7.4 NATUR UND LANDSCHAFT

Wie in Kapitel 5 dargestellt, gehen Experteneinschätzungen einheitlich von einer hohen Wertigkeit von überwiegenden Teilen des Geländes für den Natur- und Artenschutz aus. Das bedeutet, dass angestrebte intensivere Folgenutzung hauptsächlich auf die bereits bebaute Zone zwischen Taxiway und Marienfelder Strasse beschränken sollte. Sofern es der Flächenbedarf erfordert, wäre eine Erweiterung um eine „Gebäudezeile“ auch noch südlich des Taxiways denkbar.

In jedem Fall lassen sich verlässliche Aussagen dazu erst nach Vorlage und Auswertung von vertiefenden Erhebungen und Kartierungen treffen. Dies gilt auch in Hinblick auf mögliche Nutzungen des Geländes zur regenerativen Energiegewinnung oder eine stärkere Berücksichtigung freizeit/erholungsorientierter Nutzungsansprüche.

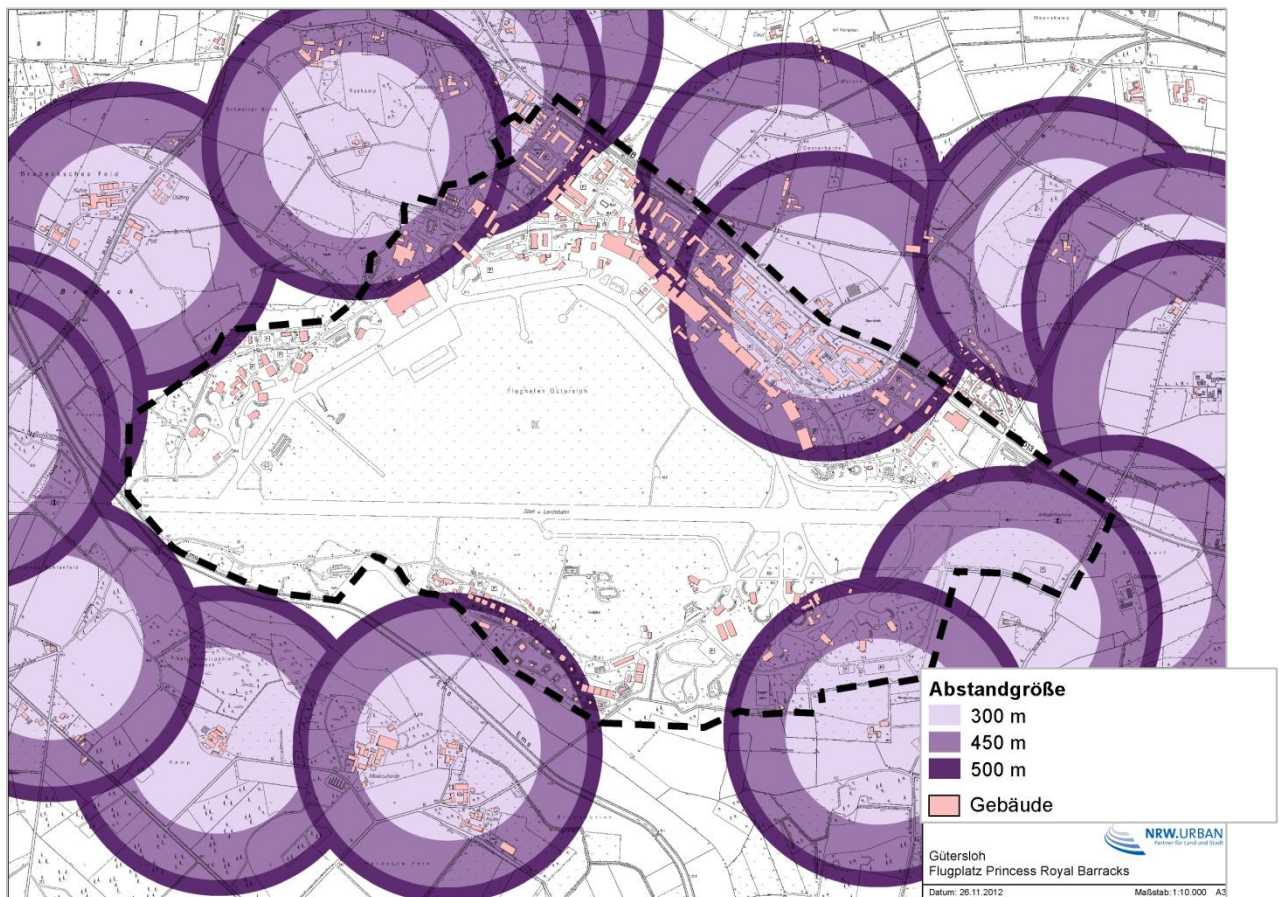
7.5 REGENERATIVE ENERGIEN

Neben der gewerblichen Entwicklung des Flugplatzgeländes wurde im Rahmen der Perspektivenwerkstatt besonderes Augenmerk auf die Nutzung des Geländes durch Anlagen für die regenerative Energiegewinnung gelegt. Dies entspricht auch dem landespolitischen Ziel, die Verwendung von erneuerbaren Energien deutlich auszubauen. So soll der Anteil des Stroms in Nordrhein-Westfalen, der aus erneuerbaren Energien gewonnen wird, bis 2025 auf 30% ausgebaut werden, der Anteil der für regenerative Energieerzeugung ausgewiesenen Landesflächen bis zum Jahr 2020 von 1% auf 2% steigen.

Die ausgedehnten vorhandenen Freiräume des Flugplatzgeländes bedingen ein grundsätzliches Potential zur **Windenergiegewinnung**. Untersuchungen zeigen, dass bereits ab einer Höhe von 125m über Grund die überwiegenden Flächenanteile in NRW Windgeschwindigkeiten von mehr als 6,0m/s aufweisen und damit gute Voraussetzungen für die Windenergienutzung bieten. Dies gilt auch für das Flugplatzgelände. Vor diesem Hintergrund ist die Eignung des Geländes bezüglich der Windhäufigkeit und Windstärke gegeben, insbesondere bei den heute üblichen hochrotorigen Anlagen von bis zu 200m Höhe.

Durch Windkraftanlagen (WKA) können negative Umweltauswirkungen und Beeinträchtigungen wie Lärm, Schattenschlag und optisch bedrängende Wirkung ausgehen. Sie erfordern daher Abstandsflächen zum Schutz benachbarter Wohnstandorte.

Zusammenhängende planungsrechtlich gesicherte Wohngebiete sind in der Nachbarschaft zum Flugplatz nicht vorhanden. Das Gelände ist jedoch umgeben von einigen Hofstellen sowie von der Siedlung an der Zeppelin-/Parsevalstraße der britischen Streitkräfte, die nach Aufgabe des Kasernenstandortes als Wohnbaufläche zu werten ist. In Abhängigkeit der Höhe der WKA sind zu schützenden Nutzungen Abstände zu den Windkraftanlagen einzuhalten, die in der folgenden Karte in Form von Radien von 300m, 450m und 500m dargestellt sind.



Die Darstellung macht deutlich, dass in großen Teile des Flugplatzgeländes die notwendigen Abstände eingehalten werden können. Angesichts des landespolitischen Ziels, 2% der Landesfläche mit WKA zu bestücken, muss hier eine Einzelfalluntersuchung und -abschätzung erfolgen.

Naturschutzrechtlich geschützte Bereiche wie Naturschutz-, FFH- oder Vogelschutzgebiete, die Abstandsflächen zu möglichen WKA bedingen würden, sind in der Nachbarschaft des Flugplatzgeländes nicht vorhanden. Aussagen zur Berücksichtigung des Artenschutzes können wegen des Fehlens einer Bestandserhebung derzeit noch nicht getroffen werden. Es gibt Hinweise auf windenergiesensible Vogelarten im Plangebiet. Als mögliche negative Auswirkungen sind das Kollisionsrisiko, die Barrierewirkung, der Habitatsverlust durch die direkte Flächeninanspruchnahme

sowie Habitatsentwertung des Standortumfeldes zu sehen. Weitere Kenntnisse sind von der für 2013 vorgesehenen Biotopkartierung zu erwarten.

Die Nachfragesituation nach geeigneten Standorten für **Photovoltaikanlagen (PV)** lässt aktuell deutlich nach. Ihre Wirtschaftlichkeit muss vor dem Hintergrund des Marktgeschehens beobachtet und beurteilt werden.

Dessen ungeachtet weist die Start- und Landebahn allein durch ihre Flächengröße ein Potential für eine PV-Nutzung auf. Die vorhandenen Betonflächen können als Fundament genutzt werden, was zur Wirtschaftlichkeit der Anlage beiträgt und Abbruchkosten reduziert. Die im Süden anschließenden Offenlandbereiche gewährleisten im Sonnenverlauf von Ost nach West eine maximal mögliche Einstrahldauer.

Berücksichtigt werden müssen bei einer PV-Anlage aber auch Artenschutzbelange. Als mögliche negative Auswirkungen werden dabei die Irritation von Tieren durch Lichtreflexe und die Barrierewirkung der Anlage in der freien Landschaft im Falle einer Einzäunung (was aus versicherungstechnischen Gründen notwendig sein wird) genannt.

Grundsätzlich ist das Ziel der PV-Technik, möglichst viel Sonnenstrahlung zu absorbieren und in Strom umzuwandeln, d.h. die Reflektion so gering wie möglich zu halten. Stand der Technik ist bereits eine Reflektion von weniger als 5% der Sonneneinstrahlung, die aufgrund der üblichen 30-Grad-Aufstellung der Module in Richtung Himmel geleitet werden. Das Umfeld der PV-Bereiche ist daher in der Regel von Reflektionsbeeinträchtigungen nicht betroffen. Mögliche Täuschungen überfliegender Vögel, insbesondere Wasservögel, die die hell erscheinenden Flächen als Wasserflächen wahrnehmen, konnten in Untersuchungen nicht bestätigt werden.

Eine mögliche Barrierewirkung kann etwa durch ein abschnittsweises Freihalten von einzäunungsfreien Korridoren oder geeigneter Maschengrößen, die für einen Durchschlupf von Kleinsäugetern etc. geeignet sind, gemindert werden.

Eine abschließende Bewertung des Beeinträchtigungspotential einer PV-Anlage auf der Start -und Landebahn lässt sich jedoch wegen der fehlenden Erkenntnissen zu dem Faunabestand noch nicht treffen, da dieses in Abhängigkeit der vorgefundenen Arten differieren kann.

7.6 LANDWIRTSCHAFT

Im Rahmen der Perspektivenwerkstatt 2011 wurde als ein Nutzungsanspruch für das Flugplatzgelände auch die landwirtschaftliche Nutzung für die nicht bebauten Bereich genannt. Auf Grund der nach Experteneinschätzung bestätigten hohen ökologischen Wertigkeit der Offenlandbereiche schließt sich eine intensive landwirtschaftliche Feldnutzung sicherlich aus. Denkbar wäre in Teilbereichen eine Nutzung als Weidefläche. Lage und Umfang ist jedoch auch hier in Abhängigkeit der Ermittlung des Fauna- und Florabestandes auf dem Gelände zu sehen.

7.7 FREIZEIT, SPORT UND ERHOLUNG

Das Flugplatzgelände weist das Potential auf, Raum für unterschiedliche Freizeit-, Sport- und Erholungsangebote zur Verfügung zu stellen. Diese können gewerblicher Art oder eher landschaftbezogen sein. Sofern sie sich auf potentiell ökologisch hochwertige Bereiche beziehen, sind sie in Einklang mit dem Natur- und Landschaftsschutz zu bringen. Mit Hilfe von Bedarfsanalysen oder Markterkundungen wird dieser Nutzungsbaustein in der weiteren Planung zu konkretisieren sein.

7.8 RESUMÉE – QUALIFIZIERUNG VON NUTZUNGSARTEN

Die genauere Befassung mit den im Verfahren der Perspektivenwerkstätten ermittelten Entwicklungszielen bestätigt im wesentlichen die im Jahr 2011 formulierten Einschätzungen:

- Der größte Teil des Flugplatzareals (insbesondere südlich der Taxiways) besitzt eine hohe Wertigkeit für den Natur- und Artenschutz.
- Eine gewerblich/industrielle Nutzung ist zwischen den Taxiways und der Marienfelder Straße möglich. Der vorhandene Bahnanschluss bietet einen besonderen Standortvorteil. Einschränkend für künftige Nutzungen ist die vorhandene Leistungsfähigkeit der Primärererschließungsstrassen. Unter Ausnutzung vorhandener Erschließungsstrukturen sind Entwicklungslösungen in Bauabschnitten machbar, wobei bei einem vorzeitigen Teilabzug der BFG auch kurzfristige Gewerbeentwicklungen im direkten Anschluss an die Marienfelder Straße denkbar und – vor dem Hintergrund der akuten Gewerbeflächenknappheit der Stadt Gütersloh – wünschenswert sind.
- Eine Wohnnutzung bleibt aus Gründen einer geordneten Stadtentwicklungsplanung auf dem Flugplatzgelände ausgeschlossen. Die von britischen Familien bewohnte Siedlung nördlich der Marienfelder Straße ist ein bestehendes Wohngebiet außerhalb der gesicherten Kasernen- bzw. Flugplatzfläche. Von einem Bestandsschutz muss daher ausgegangen werden.
- Eine Nutzung von Teilen des Geländes für Freizeit und Naherholung ist vor dem Hintergrund der natürlichen Kulisse vorstellbar. Eine genauere Spezifizierung derartiger Nutzung ist jedoch notwendig, um Kollisionen mit den Interessen des Natur- und Artenschutzes zu vermeiden.
- Eine landwirtschaftliche Nutzung in Form von Weidewirtschaft bleibt möglich; hierbei müsste auf Basis genauerer Artenuntersuchungen geprüft werden, wo und wie Nutzungsmöglichkeiten und Intensitäten verortet werden können. Eine Anbauwirtschaft muss aus Gründen des Erhalts der bestehenden Naturräume ausgeschlossen werden.
- Das Gelände des Flugplatzes bietet eine ausreichende Größe zur Platzierung von Windkraftanlagen. Die vorhandenen Roll- und Landebahnen sowie Taxiways können für die Ausstellung von Photovoltaikanlagen genutzt werden. Gegen diese Nutzung wurden von den örtlichen und regionalen Institutionen des Natur- und Landschaftsschutzes schwerwiegende Argumente aufgeführt. Auch hier wird es erforderlich sein, das genaue Artenvorkommen im

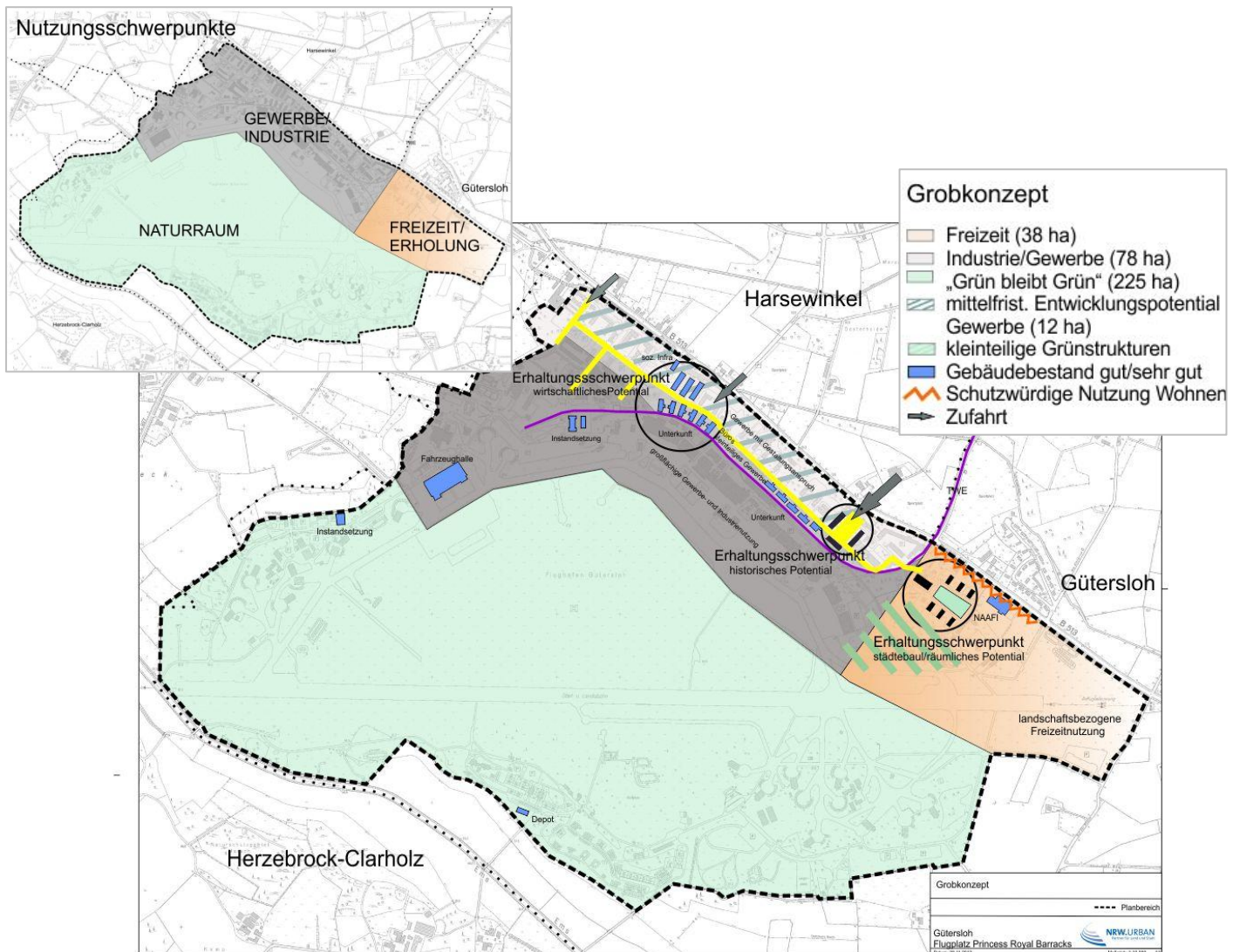
Planungsgebiet durch Bestandserfassungen zu erheben. Zielführend könnte es auch sein, vergleichbare Projekte (z.B. in Niederkrüchten) auf konfliktmindernde Maßnahmen hin zu untersuchen.

8 ENTWICKLUNG EINER RÄUMLICHEN GROBSTRUKTUR

8. ENTWICKLUNG EINER RÄUMLICHEN GROBSTRUKTUR

Bei der Erarbeitung des Grobkonzeptes ist von einer vollständigen Aufgabe des Flugbetriebes militärischer und auch ziviler Art ausgegangen worden. Damit steht das gesamte Gelände für eine neue zivile Entwicklung zur Verfügung.

Das Konzept sieht drei Nutzungsschwerpunkte vor, deren Verteilung auf dem Gelände dargestellt ist:

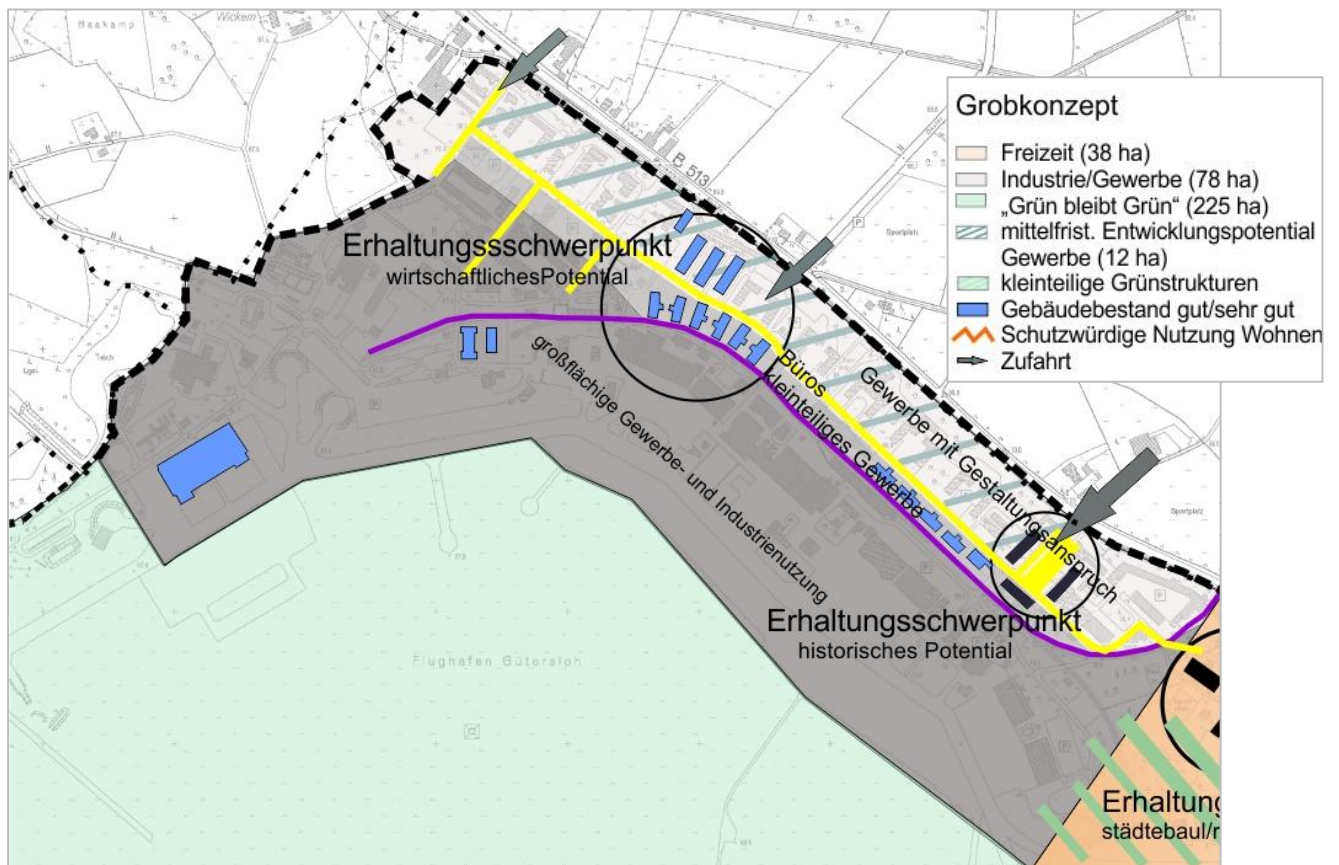


8.1 NATURRAUM

Der gesamte Offenlandbereich im Süden und Westen des Flugplatzgeländes, einschließlich der Flugzeugshelter und der Deponieanlagen im Süden, werden als Naturraum erhalten und weiter entwickelt. Aufgrund massiver Betonbauweise der Shelter bietet sich aus Kostengründen kein Abriss sondern vielmehr eine Überdeckung oder Verfüllung an. Für die Depotgebäude und Munitionsbunker sind Abriss- und Überdeckungsmaßnahmen möglich und zu gegebener Zeit zu prüfen. Die vorhandenen Straßen und Wege können durch Perforierung renaturiert bzw. zur Renaturierung

vorbereitet werden. Dies reduziert gegenüber einem vollständigen Rückbau die Kosten deutlich, bietet aber ein erhebliches Ausgleichspotential.

Inwieweit dieser Bereich auch landschaftsgebundene Erholung oder Freizeitaktivitäten, etwa durch Wegeverbindungen an der Ems oder Weiternutzung des vorhandenen Golfplatzes, aufnehmen kann muss die Erhebung der Flora und Fauna noch zeigen. Gleiches gilt für die Errichtung von Photovoltaik- und Windkraftanlagen (s. auch Gliederungspunkt 7.5).



8.2 GEWERBLICH-INDUSTRIELLE NUTZUNG

Eine zukünftige gewerbliche und industrielle Nutzfläche beinhaltet das Grobkonzept zwischen der Fahrzeughalle (heutige Helikopterhalle) im Westen bis zur Einfahrt der TWE in das Gelände. Dieser Bereich orientiert sich an den heute bereits bebauten bzw. versiegelten Zentralanlagen des Flugplatzgeländes.

Die gewerbliche/industrielle Nutzfläche ist in drei Teilbereiche untergliedert.

Zwischen der Marienfelder Straße und der parallel geführten Haupterschließungsachse ergibt sich ein ca. 120m tiefer gewerblicher Nutzungsbereich (**Gewerbe mit Gestaltungsanspruch**), der damit

Betriebsflächengrößen von 1 bis 3 ha mit gutem Zuschnitt ermöglicht und ideale Ansiedlungsvoraussetzungen für Gewerbebetriebe bietet.

Denkbare Stichstraßenerschließungen ermöglichen auch hofartige Nutzungsstrukturen. Wegen der exponierten Lage dieses Ansiedlungsbereiches zwischen der Marienfelder Straße und der Haupterschließungsachse müssen hier besondere Gestaltungsansprüche an die zukünftige Bebauung erhoben werden. Eine umfassende städtebauliche Qualitätssicherung kann eine positive Außenwirkung unterstützen.

Der Zustand der Bausubstanz der vorhandenen Bebauung wurde in großen Teilen nur als ausreichend bewertet und ist auf die Verwaltungs- und Werkstattnutzung des Flugplatzes ausgerichtet. Diese Gebäude stammen aus den 1930er Jahren und entsprechen trotz zwischenzeitlich durchgeführter Modernisierungsmaßnahmen nicht dem aktuellen technischen und energetischen Standard von Gewerbebauten und sind daher nicht für eine Folgenutzung geeignet.

Zwischen der Haupterschließungsachse und dem TWE-Gleis ergibt sich ein ca. 40m tiefer Grundstücksstreifen (**Büros, kleinteiliges Gewerbe**). Hier sind in den vergangenen Jahren neue Unterkuftungsgebäude für das militärische Personal errichtet worden. Eine Umnutzung dieser Gebäude zu dauerhaftem Wohnen ist ausgeschlossen (s. Gliederungspunkt 7). Es besteht jedoch die Möglichkeit einer Umnutzung der Unterkuftungsgebäude zu Büros.

Dem wurde im Grobkonzept mit der Darstellung **Erhaltungsschwerpunkt wirtschaftliches Potential** Rechnung getragen. Der Grundstückszuschnitt bietet die Voraussetzung, in diesem Flächenabschnitt weitere Büro-, Dienstleistungs- und Servicenutzungen anzusiedeln.



Südwestlich des TWE-Gleises und im westlichen Teil des gewerblich/industriellen Nutzungsbereiches schließt sich ein Areal mit möglichen Grundstückstiefen von bis zu 350m Tiefe an (**größtflächige**

Gewerbe- und Industrienutzung). Dies macht eine Ansiedlung von großflächigen Gewerbe und Industriebetrieben möglich. Durch Stichstraßen kann der Bereich aber auch weiter gegliedert werden, so dass individuelle Grundstücksansprüche berücksichtigt werden können.

Mit Ausnahme der Fahrzeughalle im Westen dieses Areals ist die Qualität der vorhandenen Bausubstanz von nur ausreichender bzw. schlechter Qualität, so dass eine Umnutzung wirtschaftlich nicht darstellbar ist.

Die Bebauungsstrukturen, die sich von der Marienfelder Straße bis hin zu den Taxiways erstrecken, weisen in Teilbereichen eine hohe städtebauliche Qualität auf. Eine denkmalrechtliche Unterschutzstellung liegt zwar nicht vor, bei zwei Teilbereichen ist die städtebauliche bzw. freiraumgestalterische Qualität jedoch so hoch zu werten, dass sie in der Darstellung des Grobkonzeptes Berücksichtigung fand, obwohl die Bewertung der Bausubstanz nur einen mittleren baulichen Zustand ergeben hat.

Zum einem ist dies der Hauptzufahrtsbereich zum Flugplatzgelände.

Dieser ist im Grobkonzept als **Erhaltungsschwerpunkt historisches Potenzial** gekennzeichnet.



Er wird gebildet durch dreiseitig um eine geschlossene Parkanlage errichtete dreigeschossigen Verwaltungsgebäude, die aus den 1930er Jahren stammen. Diese eindrucksvolle und kennzeichnende Eingangssituation kann auch für die zivile Nachnutzung einen wichtigen Gestaltungsbaustein liefern.

Eine weitere qualitätsvolle Bestandssituation stellt die östlich an das Casino anschließende parkähnliche Struktur im südöstlichen Teil des Flugplatzgeländes dar.

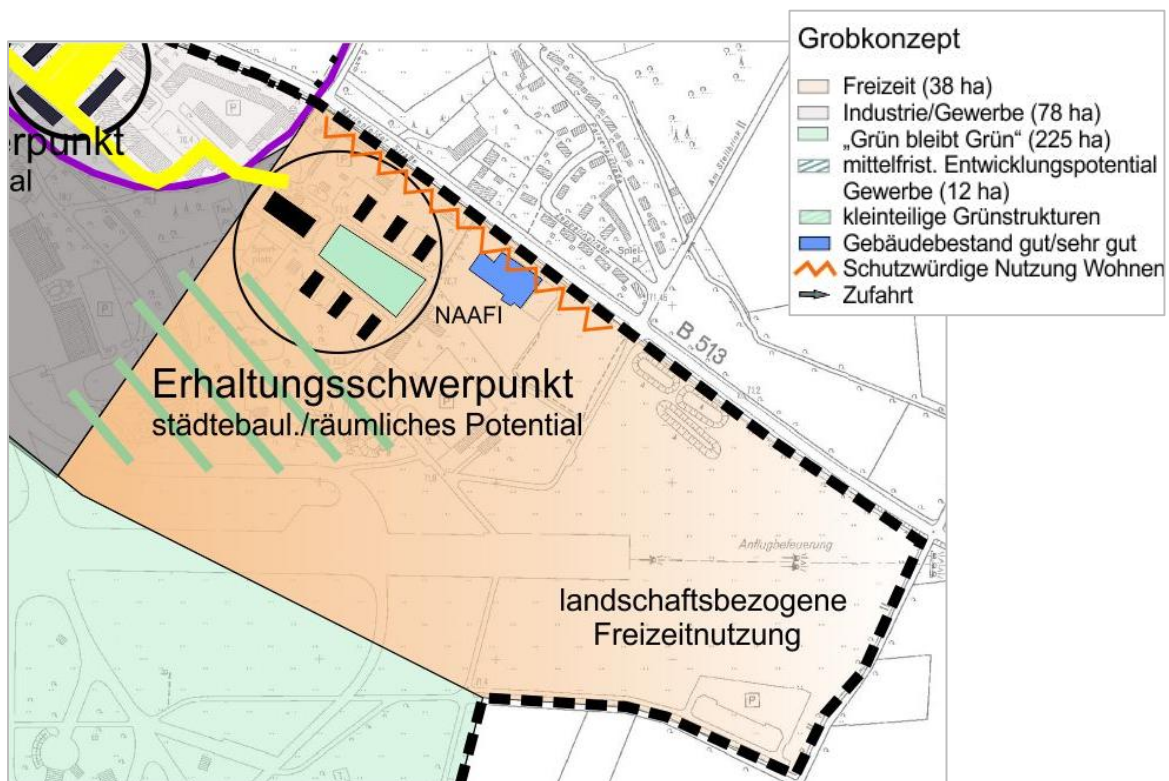
Der im Grobkonzept dargestellte **Erhaltungsschwerpunkt städtebaulich/räumliches Potential** bezieht seine besondere räumliche Qualität weniger aus den Gebäuden selbst, als vielmehr aus dem harmonischem Zusammenwirken von parkähnlichen Freiraumstrukturen mit locker eingestreuten ein- und zweigeschossigen Gebäuden.



Hier wird durch die städtebauliche Struktur eine Hochwertigkeit vermittelt, die es für die zivile Nachnutzung zu erhalten gilt. Diese Struktur bietet gleichzeitig einen gelungenen Übergang zu den benachbarten Landschaftsstrukturen innerhalb und außerhalb des Flugplatzgeländes.

8.3 FREIZEIT UND ERHOLUNG

Das Areal, das für Freizeitnutzungen vorgesehen ist, schließt sich südöstlich an das TWE-Gleis an und erstreckt sich von der Marienfelder Straße bis zur südöstlichen Grenze des Flugplatzgeländes. Es umfasst eine Fläche von ca. 38 ha. Es schließt die parkähnlichen Strukturen des Casinoumfeldes und die kleinteiligen Grünstrukturen südlich davon mit ein.



Hier ist Raum für Freizeit- und Sportangebote gewerblicher Art, die sich im Anschluss an das zukünftige Gewerbegebiet orientieren können, bis hin zu landschaftsbezogenen Aktivitäten, die am südöstlichen Bereich der Fläche möglich sind und damit einen Übergang zum benachbarten Landschaftsbereich bilden. Dieser Teil der Fläche für die Freizeitnutzung wurde auch wegen des näheren räumlichen Bezugs zum Siedlungsbereich von Gütersloh gewählt.

Die vorhandenen Zufahrten von der Marienfelder Straße sind auch für eine zivile Nachnutzung von ihrer Lage geeignet. Sie sind verkehrstechnisch zu optimieren und eventuell durch eine weitere im Bereich des Weges „Oester Süd“ zu ergänzen. Die vorhandene Haupterschließungsachse in Nord-Süd/Süd-Ost-Richtung parallel zur Marienfelder Straße ist gut ausgebaut und in einem guten Erhaltungszustand und ermöglicht - wie beschrieben - eine interne Zonierung des Gewerbe/Industriegebietes. Es liegt daher nahe, die Achse für die zivile Nachnutzung beizubehalten. Insgesamt kann derzeit davon ausgegangen werden, dass die vorhandenen Straßen und Abstellflächen einen guten baulichen Zustand aufweisen, so dass sie in der weiteren Konkretisierung der Planung Berücksichtigung finden können. Die vorhandenen Erkenntnisse über Erneuerungsmaßnahmen an der Kanalisation weisen in die gleiche Richtung.

Lage und Zustand des TWE-Gleises bilden ein strukturelles Potential und einen Standortfaktor für die Entwicklung des Gewerbe- und Industriegebietes.

9 ABSTIMMUNGSPROZESSE

9. ABSTIMMUNGSPROZESSE

9.1 KONTINUIERLICHE ABSTIMMUNGEN MIT DER STADT GÜTERSLOH

Bereits im Vorfeld des Mitte Juli 2012 erteilten Auftrags war mit der Stadt Gütersloh ein Abstimmungsprozedere vereinbart worden. Im Projektverlauf fanden fünf Projektbesprechungen statt, die zum Inhalt hatten:

- den Austausch über Zwischenergebnisse,
- die Klärung von fachlichen Sachverhalten,
- die Abstimmung und den Ergebnisaustausch von Expertengesprächen,
- die Abstimmung von Planungszielen und die
- Koordination der Mitwirkung von NRW.URBAN am Verfahren der Bürgerbeteiligung.

9.2 ABSTIMMUNG MIT NACHBARKOMMUNEN

Ende Oktober 2012 hat NRW.URBAN erstmals bilaterale Gespräche mit den beiden Nachbarkommunen von Gütersloh, die direkt an das Flughafengelände angrenzen, aufgenommen. Die Gemeinden Harsewinkel und Herzebrock-Clarholz waren durch die jeweilige Bürgermeisterin bzw. den Bürgermeister sowie Mitarbeiter aus dem Bauamt bzw. der Wirtschaftsförderung vertreten. Zunächst erfolgte eine kurze Vorstellung der Beteiligung von NRW.URBAN an dem Konversionsprozess der ostwestfälischen britischen Militärstandorte, der Ergebnisse aus dem Auftrag aus 2011 für die Stadt Gütersloh anhand der Präsentation der NRW.URBAN zur Auftaktveranstaltung der Bürgerbeteiligung am 18.09.2012 und des Auftragsumfangs für 2012 bezogen auf das Flughafengelände. Anschließend wurden im Wesentlichen die Rolle des Flughafengeländes für die weitere Gewerbeflächenentwicklung, das weitere Vorgehen hinsichtlich der zivilen Flugplatznutzung und der Umgang mit den von den Briten angemieteten Wohnungen besprochen. Während sich in Herzebrock-Clarholz die gewerbliche Entwicklung in den nächsten Jahren in dem interkommunalen Gewerbegebiet Aurea, das zusammen mit Oelde und Rheda-Wiedenbrück direkt an der A 2 betrieben wird, vollziehen wird, besteht in Harsewinkel Bedarf nach weiteren Gewerbeflächen. Erst kürzlich wurde die letztere größere Fläche, die sich im Eigentum der Stadt befand, an eine Firma veräußert. Aus diesem Grund ist die Gemeinde Harsewinkel an der Beteiligung an einem interkommunalen Gewerbegebiet auf dem Gütersloher Flugplatzgelände grundsätzlich interessiert. Sie ist auch an der Erhaltung bzw. Wiederinbetriebnahme der TWE-Strecke interessiert, sowohl für Güter als auch für Personenverkehr. Aber auch die Gemeinde Herzebrock-Clarholz betont, dass sie sich einer Beteiligung an einem dortigen interkommunalen Gewerbegebiet nicht verschließen würde, wenn sich die Bedarfssituation zum Zeitpunkt der Entwicklung des Geländes anders darstellen sollte. Allerdings schätzt sie die überörtliche Verkehrsanbindung als wenig geeignet ein, zumal die daraus verursachten Verkehre das Verkehrsnetz ihrer Gemeinde belasten würden. Sowohl Herzebrock-Clarholz als auch Harsewinkel sind an der Flughafengesellschaft Gütersloh beteiligt. Sie vertreten daher ebenso wie die Flughafengesellschaft die Auffassung, zum jetzigen

Zeitpunkt nicht auf die Rechte eines zivilen Flugbetriebes auch nach Abzug der Briten verzichten zu wollen. Zum gegebenen Zeitpunkt sollte aus Sicht der beiden Nachbarkommunen beurteilt werden, ob ein ziviler Flugplatz für Geschäftsreisende als ein Standortvorteil für die gesamte Region angesehen werden kann.

Im Hinblick auf die seitens der Briten genutzten Wohnungen und deren Vermarktung nach ihrem Abzug wurde darauf hingewiesen, dass aufgrund der Anzahl eine gestaffelte, marktverträgliche Vermarktung als sinnvoll erachtet wird.

9.3 WEITERE ABSTIMMUNGSPROZESSE

Die Zwischenergebnisse der laufenden Bearbeitung waren Gegenstand der kontinuierlichen Abstimmung mit dem Auftraggeber im Rahmen von Jour fixes.

Weiter wurde der episodisch tagende „interministerielle Arbeitskreis Truppenabbau“ (IMAK) dazu genutzt, Fragestellungen und Teilergebnisse mit Vertretern/Innen der verschiedenen Landesministerien und Bezirksregierungen zu kommunizieren.

10 BÜRGERBETEILIGUNG

10. BÜRGERBETEILIGUNG

Die im letzten Jahr durchgeführten Perspektivenwerkstätten bildeten die Grundlage für eine Bürgerbeteiligung in der Stadt Gütersloh. Dieses Verfahren wurde im Auftrag der Stadt Gütersloh von dem externen Fachbüro BPW baumgart + partner, Bremen (BPW), vorbereitet, begleitet und dokumentiert. NRW.URBAN wirkte in der Vorbereitungsphase an der inhaltlichen Konzeptionierung des Verfahrens mit und war an den insgesamt 4 Veranstaltungen als teilnehmender Beobachter und Input-Geber einbezogen.

Auftaktveranstaltung

Die Auftaktveranstaltung mit ca. 60 Bürgerinnen und Bürger fand am 18.09.2012 im Rathaus der Stadt Gütersloh statt und stand unter der Überschrift „Start – Was bisher geschah?“. Vertretern der Stadt Gütersloh und NRW.URBAN lieferten mit den Arbeitsergebnissen der Perspektivenwerkstatt aus dem Jahr 2011 den entsprechenden Input.

Bürgerwerkstatt

Die am 22.10.2012 durchgeführte Bürgerwerkstatt stand unter dem Motto „Visionen erwünscht“. Ziel dieser Veranstaltung mit ca. 35 Bürgerinnen und Bürger war es, aus der großen Spannweite an Ideen der Auftaktveranstaltung erste Nutzungsmöglichkeiten zu skizzieren.

Jugendworkshop

Die 3. Veranstaltung der Reihe wurde am 23.10.2012 als Jugendworkshop durchgeführt; unter Teilnahme von 8 Jugendlichen.

Bürgerschaftliche Stellungnahme

Die 4. Veranstaltung mit dem Titel „Auf langem Weg – Wie geht’s weiter?“ fand am 21.11.2012 sowohl unter Beteiligung vieler Teilnehmer aus der 2. Veranstaltung als auch einiger Jugendlicher aus der 3. Veranstaltung statt.

Zunächst stellte das Büro BPW die wichtigsten Ergebnisse aus den drei vorangegangenen Veranstaltungen vor und identifizierte danach übereinstimmende Strukturen aus der Gruppenarbeit für die einzelnen Flugplatzzonen wie das Kasernenband, die Offenlandbereiche oder die Emsaue. Danach wurden die Bereiche herausgearbeitet, in denen unterschiedliche, vielfältige Nutzungen angesprochen worden sind, z.B. für das Kasernenband, die Hallenstrukturen etc. Abschließend wurden die Hinweise und Anregungen der jeweils in den einzelnen Veranstaltungen anwesenden

Bürger und Bürgerinnen in Form einer „Bürgerschaftlichen Stellungnahme“ festgehalten, die von den Bürgern jeweils diskutiert und ggf. ergänzt wurde.

Diese Punkte werden hier im Einzelnen aufgeführt und mittels des erarbeiteten Grobkonzepts bzw. des vorhandenen Kenntnisstandes kurz kommentiert:

a) Struktur des Flugplatzes

Einbeziehung der Klimaschutzziele des Kreises und der Stadt sowohl im Bestand als auch bei der Neuplanung.

Erhaltung des Kasernenbandes (Wohn- und Verwaltungsgebäude südlich der Marienfelder Straße) in seiner Struktur. Weiternutzung der bestehenden Straßen und Gebäude.

Erhaltung der Start- und Landebahn als historisches Element und Bestandteil der zukünftigen Strukturierung des Areals.

Erhaltung und Umnutzung des nordwestlich gelegenen Hangars als Hallenstruktur.

Erhaltung und Umnutzung der südlichen Bunkeranlagen in ihrer Struktur.

Erhaltung der Natur- und Grünstrukturen entlang der Ems und der südlichen Grundstücksgrenze.

Kommentar NRW.URBAN:

Die Erhaltung des gesamten Kasernenbandes mit allen Gebäuden ist im Grobkonzept nicht zwingend vorgesehen, weil deren wirtschaftliche Entwicklung grundsätzlich in Frage zu stellen ist. Eine Erhaltung wird für den heutigen Haupteingangsbereich, die neu errichteten Mannschaftsunterkünfte mit einer entsprechenden Umnutzung für Dienstleistungsnutzungen und die städtebaulichen Strukturen rund um das Offizierskasino angestrebt. Gleichwohl wird die Straßenstruktur als erhaltenswert eingestuft, sowohl aus ihrer Erschließungsfunktion her als auch hinsichtlich ihres jetzigen guten Erhaltungszustandes. Der große Hangar hat für seinen guten baulichen Zustand eine „grüne“ Einsortierung erhalten. Bei einer geeigneten Nachnutzung sprechen keine Gründe für einen Abriss. Die südlichen Bunkeranlagen sind ebenfalls nicht – allein schon aus Kostengründen - für den Abriss vorgesehen. Auch mit der Erhaltung der Emsniederung ist das Grobkonzept in Übereinstimmung. Was letztendlich mit der Start- und Landebahn passiert, ist mit diesem Grobkonzept noch nicht beantwortet. Dies werden erst die weiteren Planungsschritte zeigen. Der Klimaschutz ist bei der weiteren Planung ein entsprechender Abwägungstatbestand, der einbezogen werden muss.

b) Nutzungen des Flugplatzareals Bestandsnutzungen

Weiterentwicklung der Naturräume entlang der Ems sowie der südlichen Grundstücksgrenze und ggf. Ergänzung um naturverträgliche Freizeitnutzungen (z.B. Freizeitwege für Wanderer und Radfahrer, Kanuanlegestellen).

Prüfung der Nutzung des Gleisanschlusses als Option für einen ÖPNV-Anschluss sowohl für Güter als auch Personen.

Kommentar NRW.URBAN:

Ob naturverträgliche Freizeitnutzungen mit der naturräumlichen Entwicklung in Einklang zu bringen sind, ist vor der Biotopkartierung nicht zu beantworten.

Die Wiedernutzung des Gleisanschlusses wird vom Grobkonzept ebenfalls verfolgt, sofern eine gewerbliche Folgenutzung realisiert wird.

c) Zukünftige Nutzungsbausteine

Bereich 1 – Kasernenband

1. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Wohnstandort mit einzelnen Freizeitnutzungen
2. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Forschungs- und Bildungsstandort in Kombination mit Gewerbe (Kleingewerbe, Start-Up Unternehmen).

Beide Szenarien können sich aufgrund der verfügbaren Flächen auch ergänzen.

Kommentar NRW.URBAN:

Die Entwicklung als Wohnstandort ist bereits in den letztjährigen Perspektivenwerkstätten ausgeschieden und daher auch im Grobkonzept nicht mehr weiter verfolgt worden. Die ausführliche Begründung dafür ist in den Kapiteln 2. und 4. zu finden.

Soweit sich die Erweiterung des vorhandenen FH-Standortes Gütersloh als realistisch erweisen sollte, stellt sich der Standort der Nachrichtenkaserne (Mansergh Barracks) wegen seiner guten Anbindung an die Innenstadt als besonders geeignet dar.

Die gewerbliche Folgenutzung ist dagegen Schwerpunkt der Entwicklung des Kasernenbandes im Grobkonzept.

Bereich 2 – Hallenstruktur

1. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Forschungs- und Bildungsstandort
2. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Gewerbegebiet

Beide Szenarien können sich aufgrund der verfügbaren Flächen auch ergänzen.

Kommentar NRW.URBAN:

Die gewerbliche Folgenutzung als Schwerpunkt des Grobkonzeptes bezieht sich nicht nur auf das Kasernenband sondern auch auf die vorgelagerten Hallenstrukturen. Daher gibt es hier keine Differenzen zu den Aussagen des Grobkonzeptes.

Bereich 3 - Wiese/Brache

1. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Forschungs- und Bildungsstandort in Kombination mit Gewerbe
2. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Gewerbegebiet
3. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Standort für regenerative Energieerzeugung (Windräder)
4. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Freizeitstandort mit unterschiedlichen Angeboten für spezielle Nutzergruppen
5. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Naturraum

Diese Szenarien widersprechen sich teilweise.

Kommentar NRW.URBAN:

Die Wiese in zentraler Lage des Geländes hat im Rahmen des Grobkonzeptes naturschutzwürdigen Charakter. Daher scheiden Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie Gewerbe hier aus. Auch ein Freizeitstandort wird hier als problematisch angesehen, zumal die dafür im Grobkonzept vorgesehen Bereiche im östlichen Teil des Geländes zur Unterbringung vielfältigster Freizeiteinrichtungen ausreichend zu sein scheinen. Die Vereinbarkeit mit einem Standort für Windenergie kann erst nach der Biotopkartierung geprüft werden.

Bereich 4 – Landebahn

1. Nutzungsszenario: Nutzung der Infrastruktur als innere Erschließung
2. Nutzungsszenario: Nutzung der Fläche für regenerative Energieerzeugung

Kommentar NRW.URBAN:

Da die zentralen Offenlandbereiche im Rahmen des Grobkonzeptes nicht bebaut werden, bedarf es am Ort der Start- und Landebahn keine weitere innere Erschließung. Die Nutzung der Fläche der Landebahn zur Aufstellung von Anlagen für die Gewinnung von Solarenergie widerspricht dem bisherigen Grobkonzept jedoch nicht.

Bereich 5 – Südliche Infrastruktur

1. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Standort für regenerative Energieerzeugung
2. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Freizeitstandort
3. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Forschungs- und Bildungsstandort in Kombination mit Gewerbe und Energieerzeugung
4. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Naturraum

Diese Nutzungsvorschläge konkurrieren miteinander.

Kommentar NRW.URBAN:

Dieser sich zwischen der Start- und Landebahn und der Emsaue befindliche Bereich ist im Grobkonzept dem Naturraum zugeschlagen worden. Insofern gilt hier das Gleiche, das bereits zu Bereich 3 festgestellt wurde.

Bereich 6 – Ems/Emsufer

1. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Naturraum für Mensch und Tier
2. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Naturraum in Kombination mit Freizeitnutzungen wie z.B. Infrastruktur für das Wasserwandern (Anlagestelle, Kleine Gastronomie), Kletterwald

Diese Nutzungsvorschläge konkurrieren miteinander.

Kommentar NRW.URBAN:

Eine Entscheidung, ob selbst eine stille Erholung für den Menschen in Form von Wanderwegen mit dem Naturschutz vereinbar ist, ist jetzt noch nicht zu fällen. Auch hierfür müssen die Biotopkartierungen abgewartet werden.

Bereich 7 – Hangar

1. Nutzungsszenario: Umnutzung des Hangars zu einer Freizeiteinrichtung (Eventhalle, Skatehalle)
2. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Gewerbegebiet.

Diese Nutzungsvorschläge konkurrieren miteinander.

Kommentar NRW.URBAN:

Der Suchraum für die gewerblich/industrielle Nutzung im Grobkonzept schließt den Hangar mit ein. Daher sind beide oben vorgeschlagenen Alternativen möglich; eine Entscheidung darüber fällt jedoch nicht im Rahmen dieser Planungsstufe.

Bereich 8 – Golfplatz

1. Nutzungsszenario: Erhaltung des Golfplatzes
2. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Naturschutzgebiet

Diese Nutzungsvorschläge konkurrieren miteinander.

Kommentar NRW.URBAN:

Der Golfplatz ist im Grobkonzept Teil der Fläche „Grün bleibt Grün“. Eine weitere Unterscheidung ist hier noch nicht getroffen. Sie kann auch erst vorgenommen werden, wenn die Biotopkartierung vorliegt bzw. wenn ein Nachnutzer einen Bedarf für die Verwendung als Golfplatz belegen könnte.

Bereich 9 – Bunker

1. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches als Naturraum für Flora und Fauna
2. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches zur Freizeitnutzung
3. Nutzungsszenario: Entwicklung des Bereiches zur regenerativen Energieerzeugung

Diese Nutzungsvorschläge konkurrieren miteinander.

Kommentar NRW.URBAN:

Auch die Bunker – sowohl die südlich der Start- und Landebahn als auch die auf der westlichen Teilfläche befindlichen – sind Bestandteil der Fläche „Grün bleibt Grün“. Die Vereinbarkeit mit Freizeitnutzung und regenerativer Energieerzeugung kann ohne Biotopkartierung nicht geklärt werden.

Abschließend beinhaltet die Bürgerschaftliche Stellungnahme Vorschläge und Wünsche zum weiteren Vorgehen hinsichtlich eines kontinuierlichen Informationsflusses zwischen Verwaltung/Politik und Bürgern – insbesondere auch der Jugendlichen-, der Einbeziehung weiterer Institutionen und Verbände sowie der Nachbarkommunen Herzebrock-Clarholz und Harsewinkel.

Der gesamte Prozess der Bürgerbeteiligung kann im Konversionsportal der Stadt Gütersloh abgerufen werden. Dort sind alle Präsentationen und Protokolle zu den einzelnen Veranstaltungen hinterlegt.

Darüber hinaus hat es zwei Vorschläge aus der Bürgerschaft gegeben, die per E-Mail bzw. postalisch eingegangen sind. Diese beinhalten ebenfalls Nutzungen aus dem Freizeitbereich, die z.T im Rahmen des Bürgerbeteiligungsverfahrens schon zur Sprache gekommen sind und daher hier nicht weiter vertieft werden.

11 FÖRDERUNG UND FINANZIERUNG

11. FÖRDERUNG UND FINANZIERUNG

Der explizite Fördergegenstand „Konversion von militärischen Liegenschaften“ ist weder in Programmen des Landes NRW noch in Förderprogrammen des Bundes oder der EU vorgesehen.

Im Zuge der Beratungen zu den vorliegenden Entwürfen des Operationellen Programms EFRE 2014 – 2020 setzt sich das Land Nordrhein-Westfalen dafür ein, die bisherigen regionalen Förderkulissen zugunsten einer Fall bezogenen Förderrelevanz aufzugeben.

Darüber hinaus beinhalten vorhandene Förderprogramme des Landes NRW eine Vielzahl von Fördermöglichkeiten für Teilmaßnahmen von Konversionsprojekten. Diese umfassen Maßnahmen des Natur- und Artenschutzes ebenso wie Maßnahmen des Flächenrecyclings, der Beschäftigungsförderung oder der sozialräumlichen Integration. Die Wirksamkeit der einzelner Programminhalte kann für das konkrete Projekt jedoch erst mit den fördergebenden Stellen abgestimmt werden, wenn ein klar umrissenes Maßnahmenprogramm für die Flächenentwicklung erarbeitet und zwischen Eigentümer und Kommune vereinbart worden ist.

Ähnliches gilt für weitere mögliche Finanzierungsbausteine des Projekts. Erklärungen zu Kostenübernahmen durch die Kommune, den Eigentümer und/oder andere Körperschaften sind im Projektverlauf erst dann auf der Agenda, wenn belastbare Kostenaufstellungen auf Basis von Maßnahmenplänen vorliegen, was derzeit noch nicht der Fall ist.

12. ANHANG

12.1 QUELLENVERZEICHNIS

- Bezirksregierung Detmold: Regionalplan, Teilabschnitt Oberbereich Bielefeld
- BlmA: Datenblatt Flughafen Gütersloh (Princess Royal Barracks), Bielefeld, 15.06.2011
- Stadt Gütersloh, Fachbereich Stadtplanung: Flächennutzungsplan 2020 der Stadt Gütersloh, 25.02.2007, Stand: 12.01.2011
- Stadt Gütersloh, Fachbereich Stadtplanung: Strategische Gewerbeflächenentwicklung für die Stadt Gütersloh – Gewerbeflächenkonzept - , 24.09.2010
- Stadt Gütersloh, Fachbereich Stadtplanung: 1. Konversionsbericht für die Stadt Gütersloh – Bewältigung der Folgen des Abzugs der britischen Streitkräfte, 01.03.2011
- Stadt Gütersloh, Fachbereich Umweltschutz: Biotopverbundplanung Stadt Gütersloh, Kurzfassung, Mai 2000
- Stadt Gütersloh, Fachbereich Umwelt: Auszug aus dem Umweltportal, Biotopverbundsystem, Stand 01.12.2008
- Stadt Gütersloh, Fachbereich Umwelt: Auszug aus dem Umweltportal, Grünspangen- und Stadtteilparkkonzept, Stand 01.12.2008
- Stadt Gütersloh, Fachbereich Umwelt: Auszug aus dem Umweltportal: Überschwemmungsgebiete, Stand 02.12.2008
- Potentialstudie Erneuerbare Energien NRW, Teil 1-Windenergie, LANUV-Fachbericht 40, 2012
- www.tim-online.nrw (Topographisches Informationssystem NRW): Lagepläne und Luftbilder zum Flughafengelände und Mansergh Barracks, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Biotopkataster
- Masterarbeit Verena Heinz, Konversion des Militärflugplatzes Gütersloh zum Natur- und Gewerbepark Gütersloh, FH Köln, Bochum, Dortmund und Universität Siegen, 2010
- Finanzbauamt Paderborn: RAF Gütersloh, Lageplan, März 1956, ergänzt Sept. 1961
- Area works office (P.S.A.) Krefeld: Site Plan Gütersloh, Sept.1972, zuletzt ergänzt April 1977
- BLB, Bestandsplan 2010

12.2 ANLAGENVERZEICHNIS

- Anlage 1:Plan Gebäudenutzung
- Anlage 2:Plan Gebäudezustand Bewertung
- Anlage 3: Plan Container und planenbespannte Stahlkonstruktion
- Anlage 4:Plan Grobkonzept
- Anlage 5:Tabelle: Bestandsaufnahme und Bewertung des Gebäudebestandes
- Anlage 6: Protokoll des Behördentermins vom 22.11.2012
- seperate Anlage: Gebäudesteckbriefe

13 ANLAGEN